

fondo dei 30 milioni, cominciar le costruzioni, in omaggio alla parola legislativa del Parlamento, via via che il fondo avrebbe fornito delle disponibilità. Nè il Prinetti, in risposta a me e ad altri deputati, dichiarò caducato l'impegno, espresso nella legge del 1892 e non assolto da lui e da' suoi predecessori.

Questo e altro si può alla obiezione rispondere trionfalmente.

Ma intanto, *en désespoir de cause*, io mi limito ad aggrapparmi a questo disegno di legge: mi ci aggrappo tenacemente, come all'unica tavola di salvezza, per ora, galleggiante nel naufragio di desideri traditi e di speranze deluse — e concludo che, se una legge riesce a comporre non pochi di questi dissidi tra lo Stato e il Paese, scatenati dal problema ferroviario in Italia, questa legge sia la benvenuta, ed io la saluto con la fede intensa di chi desidera e spera che per una gran parte d'Italia e nobile, se pur derelitta, si chiuda finalmente l'era delle attese lunghe e degli scoramenti profondi. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

Presidente. È presente l'onorevole Rossi Enrico?

(*Non è presente*).

Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Budassi.

Budassi. Il mio carissimo amico onorevole Celli, che, per essere deputato di una regione limitrofa alla mia, deve sostenere interessi analoghi a quelli che debbo sostenere io, ieri in un brillantissimo discorso espresse vari dubbi sull'efficacia di questa legge, e, a dire il vero non mi pare che sia scevra da un'ombra di scetticismo anche la relazione della Commissione.

Io non ripeterò ciò che è stato detto dall'onorevole Celli e da altri intorno all'efficacia della legge 1897, delle successive, e di quella che ora stiamo discutendo, e mi contenterò di ricordare all'onorevole ministro che, mentre non tutte le linee contemplate nel disegno di legge potranno profittare del sussidio limitato a cinque o sei mila lire, molte linee però vi sono che non possono in modo assoluto profittare di alcun sussidio nei termini e secondo le graduatorie stabilite.

È opinione anzi di persone tecniche che, anche portando il sussidio a sette o otto mila

lire, moltissime linee comprese nelle tabelle A e B non potrebbero essere costruite; e si ritiene che talune non lo potrebbero neanche con un sussidio chilometrico portato a 15 o 16 mila lire.

Però mi si può notare, e anche il relatore si è occupato di questo argomento, che l'articolo 2 della legge del 1897 dà facoltà al Governo di provvedere a tali linee con apposite leggi speciali, caso per caso.

Queste linee sono parecchie; e fra le altre vi è quella testè ricordata dall'onorevole Mirabelli, la Cuneo-Ventimiglia, ed anche l'altra di cui più volte ci occupammo io, l'onorevole Celli, l'onorevole Vendemini ed altri colleghi, e cioè la Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, linee di grande importanza che, già cominciate, sono rimaste a mezzo.

Ora dato il caso, come è vero e dimostrato, che queste linee non possano trarre alcun profitto dagli assegni chilometrici, anche quando il sussidio fosse aumentato di qualche migliaio di lire, io devo rammentare all'onorevole ministro questo articolo 2 della legge 1897, perchè voglia, se gli si porgerà il destro, pensare alla prosecuzione di queste strade, non coll'assegno chilometrico che non dà speranza che alcuna società possa domandarne la concessione, ma con appositi e speciali disegni di legge. E se vi possono essere difficoltà finanziarie per alcune linee, per altre non vi possono essere, almeno rispetto alla parziale loro prosecuzione, come per esempio per la Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo; perchè i tronchi già costruiti hanno offerto un notevole risparmio e nella liquidazione si avvererà forse un'eccedenza di tre o quattro milioni.

Ora, se questi milioni non possono essere stornati, come l'onorevole ministro già dichiarò perchè la legge stessa osta a siffatte distrazioni di fondi, io faccio viva raccomandazione affinchè, a liquidazione compiuta, l'onorevole ministro si ricordi che questi milioni debbono essere una ragione perchè egli possa presentare a proposito di questa linea un apposito disegno di legge.

Che se non si potrà certamente con tali mezzi costruire il tronco da Urbino a Sant'Arcangelo per intero, si potrà però costruire un primo tronco da Urbino alle miniere Albani che sono un centro di produzione, di vita commerciale ed industriale; ed allora questa linea potrà essere molto più fruttuosa