

d'Italia, scorgonsi a colpo d'occhio intere plaghe o prive affatto di ferrovie, o solcate da lunghe linee, percorrenti i due versanti appenninici, con rari e lontani collegamenti.

Le numerose popolazioni, diffuse negli altipiani e per le pendici, guardano con invidia la vaporiera correre baldanzosa il doppio lido, senza poterla raggiungere se non con lungo, difficile e faticoso cammino.

Eppure concorrono anch'esse da molti anni al pagamento di una parte almeno di quei 100 milioni, che costituiscono l'onere annuale imposto al bilancio di quella vasta rete ferroviaria, alla quale non è loro concesso di accedere; date almeno a quei dimenticati le briciole che cadono dalla mensa degli Epuioni. (*Benissimo! Bravo!*)

Non si rinfranca la finanza dello Stato comprimendo la produzione.

La rigenerazione economica dell'Ungheria è in gran parte dovuta a un piano ferroviario sapiente, a base di tariffe basse, immaginato da Széchényi e completato nel 1889 dal ministro Baross.

Se con l'allettamento di maggiori sussidi promessi da questa legge, riusciremo realmente ad attirare il capitale privato alla costruzione delle ferrovie secondarie, faremo opera utilissima al Paese, donde verrà impulso al lavoro ed incremento alla produzione, che sono le solide basi di una finanza savia e previdente. (*Benissimo! Bravo! — Molte congratulazioni*).

**Presidente.** Vi sono alcuni fatti personali.

Il primo è quello dell'onorevole Torraca. Onorevole Torraca, ha facoltà di parlare per fatto personale.

**Torraca.** Sono alquanto mortificato di questo mio fatto personale, molto semplice.

L'onorevole Fili-Astolfone ed io facciamo parte di questa Commissione: abbiamo avuto dispute vivaci; egli vulcanicamente difendeva nella Commissione, come la difesa alla Camera, la linea Castelvetro-Porto Empedocle, e noi eravamo costretti a rispondergli che, proprio, *non erat hic locus*. Rammentando ciò alla Camera, l'onorevole Fili-Astolfone ha creduto di ricordare il mio nome, e le dispute che abbiamo avuto, e di dire alcune parole, che io non bene intesi, ma che mi parvero significare una impertinenza, che egli avesse detto a me..

**Fili-Astolfone.** Chiedo di parlare.

**Torraca** ... alcune parole, insomma, che, se fossero state pronunziate così come mi pare

di averle intese, farebbero torto a lui e torto a me; torto a lui, perchè non lo credo capace di dire impertinenze ad un collega, che non le merita; torto a me, che non le avrei dovute sopportare. Quindi domando all'onorevole Fili-Astolfone, e sono sicuro di ottenerla, una soddisfacente spiegazione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare, per fatto personale, l'onorevole Prinetti.

**Prinetti.** Avevo chiesto di parlare, per fatto personale, quando parlava l'onorevole Gianturco.

L'onorevole Gianturco ha dato alle mie parole, a proposito dell'articolo 4, una portata affatto diversa da quella, che esse avevano. E in questo consiste il mio fatto personale, ai termini del regolamento.

L'onorevole Gianturco, se ho ben compreso le parole sue, ha creduto che io ritenessi che l'articolo 4 contempli il caso, in cui, per lo inadempimento delle clausole della concessione di una linea ferroviaria, sia pronunziata la decadenza dalla concessione stessa, per decreto governativo.

Ora, se così fosse, sarei perfettamente di accordo così con l'onorevole Gianturco come con l'onorevole Chimirri; ma l'articolo 4, a mio avviso (e qui è bene intenderci, perchè nella difesa degli interessi onesti dello Stato siamo tutti concordi), riguarda un caso completamente diverso; riguarda il caso, cioè, che la linea, una volta costruita e già in esercizio, venga, per mancanza di traffico sufficiente, ad alimentarne l'esercizio, abbandonata dai concessionari. Questo caso potrà parere strano, ma si è verificato...

**Curioni.** Per la Pontegalera-Fiumicino.

**Prinetti.** Poichè l'onorevole Curioni ha accennato al caso della Pontegalera-Fiumicino, non c'è nulla di male a parlarne chiaramente.

Poichè, dunque, questo caso si è verificato, mi pare che Parlamento e Governo debbano trarne ammaestramento per impedire che possa rinnovarsi in avvenire. E tanto più ciò importa, in quanto che, se, pel passato, questo caso si è verificato una sol volta, potrà, per l'avvenire, verificarsi più sovente; perchè è chiaro che, se, finora, si sono costruite, in generale, le linee più importanti, ora si tratta di promuovere la costruzione delle linee secondarie e terziarie.

Ora, poichè si è accennato a questo caso della Pontegalera-Fiumicino, è bene che la Camera sappia che la Società concessionaria