

sentata alla Camera il 2 giugno 1882, la linea Belluno-Perarolo figura come la prima, ed è classificata come la più importante e la più urgente fra le linee ferroviarie non comprese nella legge 29 luglio 1879 ma che tuttavia si raccomandano come necessarie ed utili nell'interesse militare. Questa linea, la quale avrebbe potuto anche essere costruita direttamente dallo Stato, sarà costruita dagli enti locali se voi, con una semplice legge, senza aggravî, verrete in soccorso degli enti locali stessi; imperocchè nel Cadore è già costituito un Consorzio per la costruzione di questa linea. Malauguratamente però, il decreto della Deputazione provinciale col quale questo Consorzio fu costituito, porta la data del 19 aprile 1889, cioè una data posteriore al 31 dicembre 1888; per modo che questo Consorzio non può valersi dell'articolo 2 della legge 30 giugno 1889.

Ora io domando se questa non sia una vera e propria ingiustizia! È stata una pura accidentalità quella che la Deputazione provinciale non si pronunziasse altro che nel 19 aprile 1889; si tratta di un decreto che è stato preannunciato prima che questa legge venisse in discussione.

Ora io avrei capito che, per porre un limite, si fosse detto che i Consorzi ai quali si estendeva questo beneficio erano quelli i quali fossero costituiti fino al giorno dell'approvazione o dell'esecutività della legge; ma stabilire una data qualunque e prenderla a caso, è stato produrre evidentemente una ingiustizia.

Il mio emendamento non è contrario allo stato attuale del diritto ferroviario. La legge 30 aprile 1899, l'ultima in questa materia, stabilisce che la concessione per la costruzione di ferrovie può essere fatta agli enti locali; ma rimane da risolvere la questione se con vincolo obbligatorio e coattivo tra essi enti locali o no.

Ora questa questione per i Consorzi costituiti a tutto il 1888, è risolta dalla legge 30 giugno 1889: per i Consorzi costituiti più tardi, sarebbe risolta col disegno di legge che io invito l'onorevole ministro a presentare. Per questi motivi spero che il mio emendamento non sarà respinto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**Gusso, ministro dei lavori pubblici.** Innanzi tutto mi corre l'obbligo di ringraziare l'onorevole

Lucchini delle cortesissime parole che ha avuto la bontà di rivolgermi; e poichè egli ha fatto appello alla mia lealtà, lo assicuro che io sarò di una lealtà piena ed assoluta. Mi permetterò anzi di dire la mia opinione con franchezza tale che forse ad alcuni potrà sembrare audacia. Ma io credo che in questo momento il ministro debba parlare principalmente da galantuomo.

L'onorevole Lucchini ha detto: se dovessimo continuare nel sistema delle lusinghe, io preferirei che il ministro mi dicesse nettamente: non abbiate speranza, di questa mozione non si farà nulla. Orbene, io non sarò così spietato con l'onorevole Lucchini, ma sarò tuttavia franchissimo.

Prima però di entrare nel merito della questione che col suo splendido discorso egli ha svolto in tutta la sua portata, mi consenta l'onorevole Lucchini e mi consenta la Camera che io ponga innanzi all'Assemblea, in termini precisi, la questione che oggi si dibatte. E comincio a parlare delle linee che sono in discussione.

Le linee non ancora fatte, e che appartengono alla categoria delle complementari sono 18: 1) La Eboli-Reggio, e cioè il tronco che da Lagonegro va a Castrocuoco; 2) la Cosenza-Nocera, cioè il tratto Pietrafitta-Nocera; 3) la Cuneo-Ventimiglia, cioè il tronco Vievola-Ventimiglia; 4) la Bassano-Primolano; 5) la Casarsa-Gemona, pel tratto Spilimbergo-Gemona; 6) il tratto Bagni di Lucca-Aulla, della Lucca-Aulla; 7) la Gaiano-Borgo San Donnino; 8) la Bologna-Verona, cioè il tratto Poggio Rusco Verona; 9) la Sant'Arcangelo-Fabriano per il tronco tra Urbino e Sant'Arcangelo; 10) la direttissima Roma-Napoli; 11) la Cremona-Borgo San Donnino, cioè il tronco Croce San Spirito-Borgo San Donnino; 12) la Adriatico-Fermo-Amandola; 13) la Monza-Besana; 14) la Besana-Oggiono; 15) la Cento-San Pietro in Casale; 16) la Fano-Santa Barbara; 17) la Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò; 18) la Castelve-trano-Porto Empedocle, con diramazioni Girgenti-Favara e Naso-Canicatti.

Queste 18 linee rappresentano una lunghezza di circa 1032 chilometri e dai progetti studiati si presume che possano importare una spesa approssimativa di oltre 417 milioni e 705 mila lire. L'onorevole Lucchini ha detto, mi pare, che, tolte quelle che possono essere dotate di sovvenzione chilo-