

ha abrogato alcuna legge antecedente, onde il Governo, per l'importanza di questa linea, da me reclamata, il cui stato di diritto è indiscutibile, e la cui necessità fu da me dimostrata a proposito della mozione Lucchini, e la cui urgenza fu dimostrata ancora una volta nella recente interruzione per lo scontro di Cajanello, per la quale per quattro o cinque giorni, tutto il movimento dei treni merci fu sospeso fra Napoli e Roma, il che vuol dire fra tutta l'Italia meridionale e la settentrionale, ha l'obbligo di provvedere a seconda del mio ordine del giorno, o per lo meno dare al congiungimento Terracina-Formia una preferenza al progetto di esecuzione delle complementari, e che si è impegnato di presentare.

Si potrà obiettare, come altre volte, che i tronchi già costruiti della seconda linea Roma-Napoli sono passivi. L'onorevole Biancheri bene osservò a proposito della mozione Lucchini la inopportunità di questa osservazione. Io non starò a ripetere le buone ragioni addotte da tanto stimato collega, per dire che in qualunque modo il congiungimento dovrebbe eseguirsi. Anzi credo che se il reddito della seconda linea Napoli-Roma si coacervasse col reddito dell'attuale le due linee prese insieme darebbero un reddito molto remuneratore dei capitali impiegati.

E davvero l'attuale linea Napoli-Roma, ha il quinto posto, quanto al reddito, tra tutte le ferrovie della Mediterranea che superano i cento chilometri ed il dodicesimo tra tutte le linee della Rete istessa.

Uniti così i 253 chilometri della linea attuale con una resa chilometrica di lire 39,675 ai 160 chilometri circa della nuova linea l'interesse del capitale resterebbe sempre molto alto facendo attive le due linee, prese insieme, tra le due più grandi città del Regno.

Dunque per ragioni di diritto, per ragioni di fatto e per ragioni di convenienza economica, io confido che il Governo dovrà tenere particolare considerazione di quanto chiedo col mio ordine del giorno. (*Approvazioni*).

Presidente. Sono stati presentati altri due ordini del giorno prima della chiusura della discussione.

Il primo è quello dell'onorevole Toaldi:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad estendere anche al

personale delle Ferrovie Venete secondarie, complementari e d'interesse locale i vantaggi che la legge n. 102, 29 marzo 1900 concede al personale delle grandi reti Adriatica, Mediterranea e Sicula. »

L'onorevole Toaldi mi ha dichiarato che non intende di svolgere quest'ordine del giorno. Ad ogni modo gli chiedo se intenda di svolgerlo.

Toaldi. Se il ministro lo accetta, rinunzio a svolgerlo.

Presidente. Allora domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(*È secondato*).

Dunque, onorevole Toaldi, intende Ella svolgere questo suo ordine del giorno?

Toaldi. Ripeto che se il ministro l'accetta rinunzio a svolgerlo, perchè è cosa che si capisce subito. (*Interruzioni — Conversazioni*).

Presidente. Va bene; il ministro dei lavori pubblici dirà più tardi se l'accetta.

L'altr'ordine del giorno presentato è dell'onorevole Podestà, ed è il seguente:

« La Camera, considerando che l'allacciamento al Sempione è di un interesse vitale ed urgente pel Paese, invita il Governo ad una pronta e razionale decisione. »

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(*È secondato*).

L'onorevole Podestà ha facoltà di svolgerlo.

Podestà. Onorevoli colleghi! Le osservazioni dell'onorevole De Seta mi hanno determinato a presentare un ordine del giorno. Sarò breve.

Stando alle recenti dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro al Senato del Regno, le domande di concessione degli accessi al Sempione dovrebbero trovarsi tuttora, coi relativi progetti, all'esame tecnico degli Uffici e del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Oggi però l'onorevole ministro, se non ho mal compreso, ci ha detto che alla ripresa dei lavori parlamentari annunzierà alla Camera le decisioni del Governo circa gli allacciamenti al Sempione.

Il Paese, che naturalmente si interessa di questo gravissimo problema ferroviario,