

Roselli, De Cesare, Lacava, Grippo e Torraca :

*Al n. 2 del paragrafo 2º.*

« Qualora entro un anno dalla promulgazione della presente legge non fosse fatta la concessione della ferrovia *Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese*, il Governo provvederà a che essa avvenga mercè aumento del sussidio, o con altro modo adatto ad assicurare la costruzione della linea suddetta. »

**Mango.** Non m'indugero in lungo discorso, poichè è unanime il desiderio di venire ai voti, e a me preme che ci si venga.

Presentai con altri colleghi della Basilicata e della Calabria, il mio emendamento all'articolo 1º, quando vidi che alla Lagonegro-Castrovillari non erasi fatta quella condizione di privilegio, che le veniva dal sostituire essa l'altra linea Castrocucco, che era compresa nella tabella *A* della legge del 1879.

Avremmo potuto chiedere la costruzione diretta dallo Stato; ma non abbiamo voluto farlo recisamente nell'emendamento, perchè la Camera ha ripetutamente dimostrato che non intende assolutamente più consentire che lo Stato direttamente costruisca ferrovie. Però abbiamo insistito che o con l'aumento del sussidio, fissato in troppo esigua misura a lire 8500 per chilometro per 70 anni, o, se non è possibile col sistema dei sussidi, derogandosi per questa linea al programma di non far più costruzioni dallo Stato, venisse assicurata alle popolazioni del Lagonegrese e della Calabria una linea, la quale rappresenta il tardo adempimento di un preciso dovere, che l'Italia ha verso quelle regioni troppo a lungo neglette!

Non è stato certo senza sorpresa e senza rincrescimento che io e gli altri colleghi firmatari dell'emendamento abbiamo notato come, mentre la relazione dell'onorevole Giusso aveva, a nome della Commissione, presentato proposte per la Lagonegro-Castrovillari tali da assicurarne la esecuzione, invece si è fatta una posizione privilegiata ad altre linee, come l'Aulla-Lucca, in quella Italia del Nord, che trova modo di aver sempre la prevalenza, anche quando più diciamo di voler occupare del Mezzogiorno. Ed anche tra le ferrovie calabre alla Cosenza-Paola, la quale non ha certo nè la importanza della Lagonegro-Castrovillari, che allaccia tre Province, nè i diritti di una linea che sostituisce un'altra, sia pure più breve, della tabella *A* della legge del 1879, si è dato un sussidio maggiore.

Il desiderio, che ha la Camera di votare

questa sera la legge, m'impone di non abusare della benevolenza con la quale voi, onorevoli colleghi, mi state ascoltando. E quindi non starò a parlare dei vantaggi di questa linea, della quale per ben due volte ho parlato a lungo in questa Camera, e non invano; poichè, per quanto non con i privilegi sulle altre complementari, che a me sarebbero parsi giusti, pure essa con la legge presente viene approvata.

Però essa merita l'assicurazione vostra che verrà una buona volta costruita, quale che ne sia la spesa.

Dopo quanto l'onorevole Sacchi e l'onorevole Pantano han testè detto sullo scartamento ridotto e su quello ordinario, non riaprirò questa questione. Solo affermo che sono contrario allo scartamento ridotto per la Lagonegro-Castrovillari, e credo indispensabile, sia pel grande traffico, che su quella vi sarà, sia per l'agricoltura, la quale ha bisogno di trasportare i suoi prodotti sopra vagoni, che possano transitare su tutte le ferrovie, che essa sia fatta a scartamento ordinario, anche applicandosi il sistema economico che per parecchie linee fa già buona prova. Ma lascio al Governo la responsabilità di adottare l'uno scartamento o l'altro, specialmente dovendosi guardare l'importanza strategica della linea, e passo oltre; poichè anche la Camera dimostra che per le nostre ferrovie meridionali non vuole accordare altro che lo scartamento ridotto. Però, se si venisse a riconoscere essere questo un errore per la Lagonegro-Castrovillari, non si badi ad una lieve spesa maggiore, e, pensando che vale sempre la pena di farla quando si tratta della difesa nazionale, si adotti lo scartamento ordinario.

A me premeva stabilire che per questa linea fosse dal Parlamento dichiarato che si dovesse assolutamente costruire, quale che sia l'onere che importasse, poichè il compierla è atto di stretta giustizia verso popolazioni benemerite, e che per conseguenza, se le 8,500 lire stabilite non bastassero, dovesse elevarsi il sussidio fino alla misura necessaria per vederla costruita. Le dichiarazioni fatte oggi dall'onorevole ministro Balenzano, confortate dalla parola del relatore Finocchiaro-Aprile sul dovere di elevare i sussidi per questa e per le altre linee calabresi nel caso che quello stabilito non basti, e il fermo proposito che entrambe hanno addimostrato di fare che tali ferrovie si costruissero, non mi danno più il diritto di insistere nel mio emendamento, che teneva precisamente a questo scopo. Poichè il