

da Milano a Bergamo, è certo che il traffico ne risentirà un grande stimolo e l'economia pubblica del nostro paese il maggiore dei vantaggi.

L'onorevole ministro dunque prenda in buona parte queste mie osservazioni e creda che io non ho voluto esporre cose nuove, ma semplicemente richiamare intorno a questo argomento la sua attenzione, e mi permetta che gli ricordi il detto storico latino che non sempre la fama erra, ma qualche volta sceglie. *Hanc semper errat fama, aliquando et elegit*. E mi auguro che ella possa provare la verità di questo detto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Galluppi ha facoltà di parlare.

GALLUPPI. Ad alcuni colleghi è sembrato strano che l'onorevole deputato Ticci prendesse la parola nella discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, per patrocinare una ferrovia che interessa la regione ed il collegio da lui rappresentato. Ora io mi trovo nella identica condizione di quel mio egregio collega e forse andrò soggetto alla stessa censura che fu a lui rivolta, ma io invoco tutta l'indulgenza della Camera e giustifico la ragione per la quale, invece di prendere la parola nei giorni passati, quando si discuteva la legge del quadriennio e quando tutti gli oratori avevano tutti una ferrovia da patrocinare, noi abbiamo conservato il silenzio, aspettando questa più modesta occasione per pronunciare poche parole a favore di quella ferrovia che tanto ci sta a cuore.

La legge sul quadriennio riguardava ferrovie da costruirsi a spese dello Stato, la mia proposta riguarda una ferrovia secondaria concessa all'industria privata: non si poteva quindi logicamente comprendere questa fra quelle. Ecco la ragione del silenzio mio di allora e quella del mio discorso di oggi.

Premessa questa breve dichiarazione entro subito in argomento. Con molta ragione l'onorevole Ticci rilevò l'inferiorità in cui il nostro paese si trova in materia ferroviaria in confronto di altre nazioni, perchè le nostre comunicazioni ferroviarie sono del tutto insufficienti al naturale sviluppo del traffico ed all'energia produttrice del paese.

Basta dare uno sguardo alla carta ferroviaria d'Italia per accorgersi subito che mentre in talune regioni la rete di strade ferrate è sufficientemente fitta, in altre, come ad esempio la provincia romana, è assolutamente insufficiente, anzi quasi nulla.

Sembra quasi impossibile, ma è dolorosamente vero, che la regione, che circonda la capitale del Regno, è assolutamente sprovvista di ferrovie, sebbene composta di paesi lontanissimi l'uno dall'altro per la conformazione speciale del terreno, ed una delle più grandi per

estensione e delle più popolose d'Italia. Sicchè si trova quasi nelle condizioni di un paese selvaggio.

I risultati dello studio recentemente pubblicato dalla Commissione nominata dalla Deputazione provinciale di Roma attestano:

Anzitutto che la provincia romana ha una percentuale di sovvenzioni ferroviarie, rispetto alla popolazione, inferiore a quelle di Catanzaro, Como, Cremona, Girgenti, Mantova, Messina, Modena, Padova, Piacenza, Porto Maurizio, Potenza, Teramo, Treviso, Udine, Verona.

Attestano inoltre che, rispetto all'importo della sovrimposta, la provincia di Roma ha una percentuale di sovvenzioni ferroviarie inferiore a tutte le altre provincie d'Italia, all'infuori di sei, quattro delle quali però hanno allo studio concessioni di altissime sovvenzioni.

Che infine, mentre nelle maggiori provincie d'Italia corrono numerose ferrovie secondarie e moltissime tramvie, nella provincia di Roma esiste una sola linea tramviaria ed una sola ferrovia secondaria. È proprio vero quanto affermava poco fa l'onorevole Ticci che: « *sero venientibus ossa* ».

Ma anche volendo uscire dai confini della provincia romana la necessità di completare le nostre comunicazioni ferroviarie è chiaramente affermata dalla relazione della Commissione reale, la quale non solo raccomanda la costruzione di una terza rete longitudinale destinata a rendere più attivi gli scambi ed il traffico del Mezzogiorno col Settentrione, ma richiede ancora la formazione di varie reti secondarie completate con nuovi tronchi e nuove linee trasversali, che mettano in rapida comunicazione l'Oriente con l'Occidente d'Italia.

Fra queste linee trasversali la Civitavecchia-Orte-Terni è indubbiamente una delle più urgenti e necessarie, come quella che deve collegare, nel modo praticamente più breve, i due porti di Ancona e Civitavecchia, l'Adriatico col Tirreno, abbreviando di circa due quinti il percorso attuale Civitavecchia-Orte e di oltre un terzo il percorso Civitavecchia-Terni.

Questa ferrovia dunque è reclamata da un interesse veramente nazionale: perchè non solo è interesse generale del paese che le comunicazioni ferroviarie fra l'Adriatico ed il Tirreno siano sempre più rapide e brevi, ma è del pari interesse della nazione che il grande centro industriale di Terni sia sempre più ravvicinato al porto di Civitavecchia, dal quale esso trae la maggior parte delle materie prime.

E' dal porto di Civitavecchia che i giganteschi stabilimenti di Terni vengono alimentati colle materie grezze, che servono alla lavorazione, ed è al porto di Civitavecchia che gli sta-