

Ma intanto siamo a questo: che fra pochi giorni i termini stabiliti dalla legge scadono. Vero è che il ministro dei lavori pubblici dice non trattarsi di un termine di decadenza; ed io mi compiaccio di questa sua opinione e ne prendo atto; ma sarà dello stesso parere il Parlamento?

Come avvocato, io, per esempio, dubito che questa opinione sia giusta: e quindi mi pare che, per non perdere altro tempo, sarebbe meglio presentare una domanda di proroga. Con questo mezzo si dimostrerebbe la vera intenzione di far sul serio e di volere nel più breve termine costruire quella linea...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Pellerano, veda che i cinque minuti sono trascorsi.

PELLERANO. ...che l'onorevole ministro sa benissimo di quanta importanza sia non solamente per i luoghi che deve percorrere, ma anche per tutta l'economia nazionale, senza nemmeno imporre un troppo rilevante aggravio all'Erario perchè, soltanto con 720,000 lire all'anno, si provvede alla costruzione dei due tronchi.

Quelle popolazioni aspettano già da parecchio tempo; e il ministro mi insegna che non è buona politica quella di far vedere che si fanno le leggi con la ferma intenzione di non attuarle. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Pellerano, non è soltanto per lei il tempo destinato alle interrogazioni: e io non posso lasciarla continuare. (*Benissimo!*)

PELLERANO. Scusi, onorevole presidente, ho finito: spero che altri più autorevoli di me vorranno anche interloquire a favore di questo importantissimo argomento.

PRESIDENTE. L'onorevole Artom ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

ARTOM. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e lo esorto vivamente a far sì che ad esse tenga dietro la feconda e più persuasiva attuazione dei fatti da troppo tempo invano attesi.

Il primo comitato per la Lucca-Aulla si costituì in Lucca nel 1853. Dopo d'allora sono trascorsi ormai più di cinquant'anni e successivamente non solo i Ministeri, ma il Parlamento promise con leggi la costruzione di quella ferrovia.

Si può ben dire in questo caso che si è trattato di un «prometter lungo, coll'attendere corto», essendo trascorso un mezzo secolo ormai senza che le promesse siano state mantenute! Eppure se v'ha ferrovia

di alta importanza economica e strategica è precisamente la Lucca-Aulla.

Questa ferrovia che il Consiglio superiore dei lavori pubblici con mirabile costanza non si stanca mai di approvare, attraversa una regione di ben 2050 ettari di agri marmiferi, cioè quasi il doppio di quanti se ne hanno nel vicino Carrarese dove gli agri stessi misurano in superficie soltanto 1075 ettari. Si può dire che la nuova ferrovia verrà a portarsi nel cuore della zona marmifera delle Alpi Apuane di cui finora sono coltivati soltanto i contrafforti più a mare.

E oltre che per l'estensione, gli agri marmiferi sono notevolissimi per l'ottima qualità e per la lunghezza dei filari che rende possibile l'estrazione di blocchi di qualsiasi dimensione.

Oltre ai marmi abbondano le cave di lignite, di arenarie, di metalli, senza parlare di una possente forza idraulica che ora non si può utilizzare appunto per la difficoltà dei trasporti.

Se la Garfagnana e la Lunigiana, in luogo di trovarsi nel cuore d'Italia, si trovassero in lontane regioni da colonizzare, forse già da tempo il nostro paese ne avrebbe ambito il possesso; e occupandole avrebbe sentito la necessità e il dovere di svolgere le mirabili ricchezze naturali delle due regioni mediante la costruzione di una ferrovia: ferrovia che, d'altra parte, è del massimo valore strategico perchè costituisce l'unica congiungente interna tra la nostra maggior piazza militare marittima, Spezia, e la Valle dell'Arno, e completa e assicura il funzionamento della Parma-Spezia, trovando un'insuperabile protezione nella distesa delle Alpi Apuane. Termine coll'augurio che il nuovo anno porti la sospirata ferrovia alle popolazioni che da mezzo secolo pazientemente l'attendono, e che verrà a costituire un vero progresso in quella rete ferroviaria toscana la quale si può dire storica perchè risale nella sua maggior parte ai tempi anteriori all'unificazione della Penisola, mentre la Toscana gentile sentirebbe invece gagliardo il bisogno di far pulsare per nuove arterie ferroviarie la sua rifiorante vita industriale ed economica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Matteucci per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

MATTEUCCI. Prendo atto delle esplicite dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e lo ringrazio. Egli comprenderà benissimo che le nostre vive premure ed insistenze dipendono dal