

un insulto; perchè sono 30 anni che si promette; sono 15 anni che si fa rullare qualche volta al giorno qualche vagone sulle rotaie quasi arrugginite di quei piccoli tronchi, e pur oggi ci si torna a dire che questi precisi doveri dello Stato debbono ancora essere rimandati chi sa a quando.

Io penso invece, onorevoli ministri ed onorevoli membri della Commissione, che piuttosto che lasciare incompiute quelle linee, meglio varrebbe togliere al servizio anche i tronchi attualmente funzionanti, sia per risparmiare all'erario un peso grave e ingiustificato, sia perchè almeno quei piccoli treni vuoti e lenti non passino più dinanzi agli occhi delle popolazioni, come testimoni di promesse tante volte fatte dal Governo e dalla Camera, ma non mai mantenute. Bene! Bravo! a sinistra. — *Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fera.

FERA. Io sono proprio dolente di dovermi occupare della questione ferroviaria che è della massima urgenza per la mia provincia di Cosenza non solo, ma anche per le altre due provincie calabresi di Catanzaro e di Reggio Calabria: inquantochè per noi il problema ferroviario assume in verità un'importanza eccezionale ed un aspetto urgente ed ansioso, anche per i suoi lati politici e sociali, perchè può dirsi che noi di quelle provincie siamo sequestrati dalla libera circolazione di tutte le attività economiche e di tutte le energie spirituali. I colleghi della Camera possono dare uno sguardo alla carta geografica ferroviaria e vedere che per noi si potrebbero scrivere in quelle due plaghe che comprendono le provincie di Cosenza e di Catanzaro: *hic sunt leones*. Perchè, se si volge semplicemente lo sguardo all'Jonio, si troverà soltanto una linea che va per i lidi estremi e che sta ad una distanza enorme dai centri abitati importanti, agglomerati rurali o centri cittadini con vita intensa ed attiva, e dall'altro lato si troverà la linea tirrena, che cammina sempre su plaghe deserte in modo che sono impossibili gli sbocchi commerciali e nell'interno per plaghe assolutamente prive di qualunque segno rosso o verde, indice di sviluppo ferroviario.

Qualche collega che in viaggio di piacere sia giunto in quei luoghi, dopo aver attraversato l'altipiano Silano e la Valle del Crati e del Savuto non avrà incontrato che due tratti ferroviari quello che da Sibari si distacca per giungere sino a Cosenza e quello che da Cosenza si

parte per spandersi negli anfratti di Pietrafitta: nulla più in quarant'anni di vita nazionale, cosicchè io potrei benissimo rivolgermi a tutti i colleghi della Camera che in questo momento presentano emendamenti e si affollano intorno alla legge per ottenerne i benefici e opporre loro le esigenze improrogabili nostre le quali dovrebbero essere soddisfatte davanti a qualunque altra, se è vero che qui debbano prevalere principi di solidarietà civile e di patriottismo affinché possano una buona volta sacrificarsi tutti i dissidi egoistici per dare soddisfazione ad una regione trascurata in quaranta lunghi anni di vita unita; perchè, o signori, io vorrei potervi mettere sottocchio le condizioni speciali in cui si trovano le nostre provincie, per le quali non è possibile qualunque sviluppo industriale od agricolo onde la paralisi ne colpisce tutte le attività; quella è una regione la quale vorrebbe respirare e vorrebbe agire, ma una muraglia le contesta l'aria, la luce ed il moto.

Voi, o signori, dovrete concedermi un istante di benevolenza per udire quale sia la dol rosa istoria ferroviaria di quelle contrade, ed io mi rivolgo al senso di giustizia che deve essere nella coscienza di tutti coloro i quali in questo momento si affannano per ottenere e domando loro, se sia paragonabile la nostra condizione a quella delle altre regioni.

Nei due periodi ferroviari, ossia quello che corre dal 1860 al 1879 e l'altro che corre dal 1879 al 1902, la nostra è stata sempre una storia di delusioni, di speranze risorgenti e di apprensioni strane; perchè nel periodo dal 1860 al 1879, in cui le ferrovie, invece di costruirsi direttamente dallo Stato, si concedevano a Società private, venne costruita semplicemente la ferrovia da Taranto a Metaponto, e questa, invece di volgersi nell'interno di quei disgraziati luoghi in maniera da eccitare l'attività economica, fu volta verso l'Jonio spingendola fino a Reggio abbandonando così le nostre povere plaghe che rimasero prive di comunicazioni. Nel 1879 si riaprì il carnevale ferroviario ed il banchetto fu bandito per tutti ed incominciò la ridda dei milioni; ma noi non potemmo avere nemmeno i residui di quel banchetto; e se la benevolenza della Camera volesse seguirmi, potrei leggere la relazione dell'onorevole Morana che precede la legge del 1879.: (*Ooooh!*) per mostrare come gli interessi di quella provincia siano stati sacrificati solamente ad uno