

sfacimento dei nostri bisogni, i quali, come diceva, quand'anche regionali sono da un lato, oltrechè economici, militari, quindi essenzialmente nazionali, e dall'altro lato essenzialmente economici, ma importantissimi e ancora sempre nazionali, perchè si riferiscono al movimento di oltremare specialmente per i porti di Genova e di Venezia, sfogheranno per Bologna maggior copia di prodotti dell'Italia meridionale, e direttamente quelli della vallata importantissima padana. Questi interessi, sebbene propugnati da chi potreste avere motivo di credere mosso principalmente dall'amore per il loco natio sono pur sempre e soprattutto interessi nazionali del più grande valore. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Visocchi:

« La Camera richiama l'attenzione del Governo sulla necessità di provvedere alla costruzione della ferrovia Formia-Cassino-Atina-Sora, d'importanza industriale, agricola e strategica, ed autorizza l'iscrizione di detta linea nell'elenco n. 2 allegato alla relazione n. 83-A ».

Domando se quest'ordine del giorno sia secondato.

(È secondato).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

VISOCCHI. L'ordine del giorno che ho presentato prende le mosse dalla proposta che l'onorevole Tedesco relatore della Commissione parlamentare fa nella relazione, segnalando alla speciale attenzione del Governo le sedici ferrovie indicate nell'elenco n. 2 allegato alla relazione.

Per quanto possa valere una simile raccomandazione fatta dalla Commissione parlamentare, che ha esaminato il progetto di legge, che ora si discute, è mia intenzione di rivolgere preghiera al ministro ed alla Camera che si includa in detto elenco anche la ferrovia Formia-Cassino-Atina-Sora.

Di questa ferrovia io ebbi già a parlare in quest'aula nella tornata del 1° luglio 1902, discutendosi il disegno di legge per le ferrovie complementari, ed il ministro dei lavori pubblici di allora, onorevole Balzano, accolse l'ordine del giorno che io presentai e le raccomandazioni che gli rivolgevo a nome di una importante regione e di laboriose popolazioni.

Purtroppo non è da fare assegnamento che questa linea possa essere costruita col

sussidio chilometrico anche quando questo fosse elevato a lire 7,500 a chilometro, come è stabilito nell'articolo 13 della legge presente.

Questo sistema dei sussidi ha finora dato risultati molto scarsi; ed anche le linee complementari delle Calabrie e della Sicilia, quantunque per legge, godessero di una sovvenzione di lire 8,500 a 12,000 a chilometro, non si sono potute concedere alla industria privata.

L'aumento del sussidio da lire 5,000 a lire 7,500 per le ferrovie non complementari pur rappresenta un notevole progresso; ma per la esperienza del passato, si può agevolmente prevedere che in pratica non darà utili risultamenti, per le condizioni soprattutto dell'Italia meridionale ed insulare. Si tratta per lo più di linee che debbono attraversare regioni montuose, di difficile costruzione, specialmente per la frequenza di terreni franosi, e simili ferrovie, anche a sezione ridotta, importano sempre spese ingenti.

Nè la presunta scarsezza del traffico dovrebbe dissuadere lo Stato dal facilitare la costruzione di nuove linee secondarie, le quali debbono essere giudicate non come utile impiego di danaro, ma in rapporto al vantaggio che recano alle popolazioni ed alla economia generale.

Il concetto di creare una Società Nazionale per la costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie e locali era stato accolto col maggiore plauso dalla Camera e dal Paese.

Mercè una istituzione analoga, il Belgio, con la sua Società Nazionale per le strade ferrate vicinali ha dato un grandissimo sviluppo alle ferrovie secondarie, e basta dare un'occhiata alla carta delle ferrovie del Belgio, per vedere quale fitta maglia di linee vicinali sia venuta a completare la rete delle ferrovie ordinarie.

Dal 1885 a tutto il 1901 vennero concessi alla Società Nazionale Belga 2610 chilometri di ferrovia (pari a chilometri 3.89 per 10,000 abitanti) dei quali 1930 furono aperti allo esercizio con un capitale versato di 138,750 mila lire. Il prodotto lordo nel 1901 fu di lire 11,026,589 con una media per chilometro di lire 5,795.88; la spesa d'esercizio fu di sole lire 3,885.44 per chilometro. Questo risultato è il più bello elogio del sistema.

Io con rammarico ho visto stralciare dal disegno di legge che ora discutiamo, la parte riguardante la costituzione della Società Nazionale. Scrive l'onorevole relatore che ciò è accaduto perchè il Ministero ha dichiarato