

tuttociò significa tempo minore, tuttociò significa rispondenza al fatto della parola *direttissima*. Mi permetterà però l'onorevole ministro che io non mi contenti. La direttissima Roma-Napoli (parliamo quasi in famiglia) non è una questione d'interesse locale. Il ravvicinare il Mezzogiorno e la sua metropoli alla capitale è una delle più alte, essenziali questioni d'interesse nazionale. Quando il tratto da Roma a Napoli potrà percorrersi in poche ore, in due ore al più, anche gravi e più profonde modificazioni d'indole economica e politica potranno compiersi. E così, come io difendo questa direttissima Roma-Napoli da più tempo, difenderei altre linee che avessero i medesimi scopi per altre regioni. Ora dunque, avendo noi di mira il fare una linea di rapida trazione, non dobbiamo offendere cotesto fine principale a causa di interessi locali o di interessi personali (ecco il punto da cui parto); poichè abbiamo già fatti troppi errori ferroviari, e non vorrei si ripetessero, ma invece che si evitassero al fine di evitare tardivi ed inutili pentimenti.

Io credo che se quella Direzione delle ferrovie, la quale ha già portato questa modificazione al tracciato, avesse dall'onorevole ministro istruzioni per ristudiare bene la cosa, per ristudiarla sotto il punto di vista di rendere il tracciato più logico, e cioè dandogli una pendenza del 5 per mille, noi raggiungeremmo l'ideale di una linea rapida e meno dispendiosa.

Io accenno, perchè il ministro intende a volo. E c'è modo anche di rispondere ai desiderati delle popolazioni locali; ma deve non esserci modo di corrispondere ai desiderati di quelli che chiamavano, gli editti longobardi, *potentes*, i quali desiderano che lo Stato pieghi a cose che sono nell'interesse generale del paese.

Non ci accostiamo troppo ai grandi possessi; è inutile, facciamo la linea direttissima così come deve essere fatta.

Io quindi invoco dal ministro molto benevolente attenzione per questa linea; ed intanto lo ringrazio di questo impulso dato per correggere errori che volevansi perpetrare. Così fra un mese o due al più, spero sia messo subito mano all'opera, e questa linea risponda come deve ad un altissimo interesse di Stato. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cantarano.

CANTARANO. Sono 27 anni da che il Parlamento votò la prima legge per la costruzione della direttissima Roma-Napoli

ed esistono ormai sette leggi a conferma della prima, senza che l'opera riconosciuta costantemente necessaria sia stata eseguita.

Parve che, nel 1902 con la nomina che il ministro Giusso fece della Commissione reale per lo studio delle complementari, tra le quali era compresa la direttissima, questa dovesse passare realmente dallo stato legale a quello di fatto. Però da una parte la sovvenzione inadeguata non eccitò alcuno a chiedere la concessione, e dall'altra per non averla considerata ferrovia da costruirsi per conto dello Stato, come furono considerate quelle di accesso al Sempione, restò in una condizione inferiore e rimase un'altra volta inesequita.

Nel 1904 il ministro Tedesco tolse la direttissima dalle linee da costruirsi con sovvenzione e la unì alla Cuneo-Ventimiglia e, riconoscendo ad entrambe una eccezionale importanza, stanziò per essa i fondi, e per la prima volta figurarono nella legge del quadriennio, 34 milioni per la costruzione del tratto più difficile della direttissima: quello da Amaseno a Formia.

Con questo provvedimento risorse nelle popolazioni la fiducia che l'opera sarebbe stata presto eseguita.

Ma alle buone intenzioni del ministro Tedesco non corrisposero poi adeguatamente i fatti: poichè gli studi ordinati si trascinaron rachitici per gran difetto di personale e, quando anche l'ufficio per le costruzioni passò alla dipendenza dell'amministrazione autonoma delle ferrovie, il progetto della direttissima era ancora allo esordio. Da ciò venne che il nuovo ente ferroviario esitò negli studi forse per poca conoscenza dello stato giuridico della direttissima. Solo quando si convinse che non se ne potesse fare a meno dispose, ma anche fiaccamente per difetto di personale, la continuazione del progetto che si trascinò tanto stentatamente da portare lo scetticismo nelle popolazioni.

Fu necessario il nuovo avvento al potere del ministro Tedesco per dare più efficace impulso agli studi. Mercè la sua sollecitudine si potette aver finalmente il 15 febbraio la presentazione del progetto al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ma quando così tutto faceva prevedere che al progetto sarebbe seguito presto il cominciamento dei lavori, cadde sulle popolazioni una nuova doccia fredda con la notizia che il Consiglio superiore aveva sospeso l'esame del progetto.