

circa 170 mila lire a chilometro, se si dovesse invece allargare la sezione delle gallerie e se si dovessero ingrandire le piattaforme stradali, si andrebbe a spendere non meno di 300,000 lire al chilometro.

D'altronde, la legge ci permetterebbe questo?

La legge parla di sezioni ridotte. Ora, la sezione ridotta non consiste soltanto nella distanza minore alla normale che passa fra rotaia e rotaia, ma anche nella riduzione delle piattaforme e delle gallerie, che consenta appunto una spesa minore del sistema a trazione normale.

Quindi, l'interpretazione che vorrebbe l'onorevole Turco mi sembra molto arbitraria. Ad ogni modo, se si interpretasse così la legge per il tratto di ferrovia alla quale allude l'onorevole Turco, bisognerebbe consentire la stessa interpretazione per tutte le altre ferrovie a scartamento ridotto (ed ella sa che abbiamo 1100 chilometri di ferrovie ridotte, molte delle quali sono in corso di costruzione, talune in corso di progetto, altre in corso di studio); e sarebbe pure indispensabile una riforma dei progetti relativi al fabbisogno finanziario, anche in conseguenza del fatto (e questo è importantissimo) che l'uso dei carrelli porterebbe la necessità di diminuire le pendenze, allargare il diametro delle curve, appunto per dargli modo di sostenere la maggiore sagoma delle rotaie, e soprattutto eliminare le dentiere, che in quel tratto non sono infrequenti.

Per queste ragioni credo che non possa accettarsi la proposta dell'aumento della sezione stradale e delle gallerie.

Però, se l'onorevole Turco non si propone l'opera per l'opera, ma l'opera per gli scopi ai quali essa deve servire, giova osservare che per facilitare i trasbordi delle merci dalle linee di sezione ridotta alle linee di sezione normale, non mancano sistemi moderni e adatti per raggiungere il medesimo scopo. Per esempio, a servizio della merce che maggiormente abbonda in quelle provincie, che è la maggiore risorsa di esse, cioè il prodotto vinicolo, le nostre ferrovie stanno studiando la costruzione di appositi serbatoi, di appositi fusti, che possano essere, senza travasamento del liquido, trasportati con gru potenti da sei mila tonnellate, nelle linee a sezione normale.

Per conseguenza lo scopo che l'interrogazione si proporrebbe di raggiungere per mezzo dei carrelli, si può raggiungere ugual-

mente con sistemi diversi, e meno gravosi. Spero quindi che l'onorevole Turco, senza coltivare ulteriormente le speranze a cui resistono ragioni tecniche ed anche la legge scritta, vorrà appagarsi invece di questo mio affidamento, il quale conduce sostanzialmente alla stessa pratica utilità.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Turco ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**TURCO.** Benchè l'ultima parte delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato venga a lenire un po' l'asprezza della situazione e a dissipare alquanto la penosa impressione, diffusa nelle popolazioni interessate, dai recisi dinieghi sino a questo momento dati dalla autorità ferroviaria in ordine al proposto quesito; io non posso certo dichiararmi soddisfatto.

Le affermazioni che precedono le suddette dichiarazioni, a mio modesto avviso, per quanto io non esiti a dichiararmi incompetente, non corrispondono perfettamente allo esatto stato delle cose.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha cominciato col darmi una smentita; ed era agevole darmela qui, imperocchè di affidamenti in via ufficiale non ce ne furono, ed io sono il primo a dichiararlo. Quindi la smentita era facile, e appunto perchè troppo facile, non avrebbe dovuto tentare molto l'onorevole sottosegretario di Stato. Ma affidamenti in via ufficiosa vi furono, perchè allorquando dalla legislazione teorica su questa nostra ferrovia, si discese alla legislazione pratica, ed al famoso tronco strategico di ferrovia dorsale, si scese ad una ferrovia a scartamento ridotto, si disse, in tutti i toni e con tutti i mezzi, alle popolazioni interessate (le quali per avere questo tronco ferroviario, erano ricorse a violenze inaudite ed insolite per quelle regioni), si disse che il sistema a scartamento ridotto avrebbe certamente soddisfatto un triplice scopo: anzitutto la prontezza della costruzione, in secondo luogo l'avvicinamento maggiore dei centri abitati, e finalmente la possibilità dei traffici a buon mercato e agevoli, perchè coi sistemi progrediti di trasbordo, si sarebbe evitata la necessità di carichi e scarichi delle merci, che diminuiscono il valore delle stesse.

In quanto alla celerità della costruzione, purtroppo l'esperienza ha mostrato che le nostre speranze non erano assolutamente fondate.

Ci trasciniamo di legge in legge, di stanziamento in stanziamento; ed anche per il