

assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1907-908 ».

MONTAGNA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Giunta generale del bilancio sul disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908 ».

FANI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1907-908 ».

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

**Seguito della discussione del disegno di legge:
« Concessione e costruzione di ferrovie ».**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: « Concessione e costruzione di ferrovie ».

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Artom, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, confermando il dovere di rispettare i diritti acquisiti dalle popolazioni della Garfagnana e della Lunigiana per le precedenti leggi riguardanti la costruzione e concessione di ferrovie, invita il Governo a presentare entro due anni un progetto di legge per la concessione all'industria privata o per la costruzione diretta dei rimanenti tronchi della linea Lucca-Aulla ».

Onorevole Artom, ha facoltà di parlare, anche per svolgere il suo ordine del giorno.

ARTOM. Onorevoli colleghi! Con dispiacere io prendo a parlare su questo disegno di legge perchè, benchè io sia ben lontano dal voler dire quelle cose dure che l'onorevole ministro diceva di doversi attendere da me, non mi è neppure grato il dover dire ad amici affezionati come quelli che siedono al banco del Governo.

Voi con questo disegno di legge non

soltanto trascurate degli interessi legittimi, ma è un vero e proprio disconoscimento di diritti quello che voi fate. Ricordo che quando parlai davanti alla Commissione di questo diritto disconosciuto l'onorevole Fortis si sorprese e mi guardò coi suoi occhi che dan lampi... di fiamma generosa quando si parla di giustizia. L'onorevole Fortis si persuase della giustizia della nostra causa, tantochè fece richiedere all'onorevole ministro le ragioni per cui la Lucca-Aulla non era compresa nel disegno di legge. E, poichè io sono a parlare della Commissione parlamentare, debbo una parola di ringraziamento all'onorevole relatore, il quale nella sua dotta, elaborata relazione, che costituisce veramente un magistrato e magnifico studio sulla questione, volle adattare al ministro la necessità di risolvere il problema della Lucca-Aulla.

Solo io non posso annuire a certi punti della relazione, in cui si tratta della Aulla-Lucca.

Quando si parla dei diritti, che le popolazioni della Garfagnana e della Lunigiana hanno ad avere questa ferrovia, l'onorevole relatore adopera una forma, se non dubitativa, per lo meno interrogativa. Ebbene questi diritti sono talmente chiari, talmente lampanti, che proprio sopra di essi non può cadere alcun dubbio.

Il diritto infatti ha la sua base, il suo fondamento, la sua sanzione nella legge. Orbene non una, ma tre leggi hanno stabilito questa concessione di ferrovia. La prima legge del 1879 comprese la Lucca-Aulla tra le ferrovie da costruirsi per consiglio di quel patriotta, che era Antonio Mordini, e per consiglio del generale Bertolè Viale e dei più eminenti tecnici militari.

Più tardi la legge del 1888 per consiglio ancora di un altro onorando patriotta che fu ed è l'apostolo di questa ferrovia, il senatore Paolo Fabrizi, fissò cinquanta milioni per la costruzione della Lucca-Aulla; senonchè purtroppo, come spesso avviene poichè purtroppo da noi succede che... « non giunge a novembre quel che d'ottobre fili, » i 50 milioni si ridussero a pochi stanziamenti con cui si costruirono i tronchi da Lucca a Ponte a Moriano e da Ponte a Moriano a Bagni di Lucca, e si dovette attendere una nuova legge, quella del 4 settembre 1902, per continuare nella costruzione.

La legge del 1902 stabilì la costruzione di altri due grandi tronchi. Ebbene, è veramente singolare si dica che questa legge