

Ha facoltà di parlare l'onorevole Beniamino Spirito per svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta che la costruzione del tronco Conza-Contursi risponde ad esigenze di generale interesse così sotto il punto di vista strategico come per quello industriale-agricolo-commerciale, per mettere in comunicazione le regioni di tre provincie, Avellino, Basilicata e Salerno, sfornite di strade ferrate, e per collegare le grandi arterie che percorrono longitudinalmente le provincie suddette e le Calabrie, invita il Governo ad eseguire gli studi definitivi per la costruzione del tratto di ferrovia Conza-Contursi a completamento del progetto di massima Apice-Conza-Contursi, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici fin dal 13 luglio 1889 in esecuzione della deliberazione della Camera dei deputati del 24 maggio 1879.

« Spirito Beniamino, De Marinis, Talamo, Marghieri, Spirito Francesco, Capaldo, Nitti, Mazziotti, Cicarelli ».

**SPIRITO BENIAMINO.** Onorevoli colleghi, la ferrovia Conza-Contursi, di cui si occupa il nostro ordine del giorno, sebbene non si intitoli dai nomi di cospicue città che sono l'indice della importanza di alcune linee, pur tuttavia involge interessi grandi e generali, ed è sorretta da diritti quesiti e di lunga data, più forse di qualunque altra strada, di cui in questa lunga discussione la Camera ha dovuto occuparsi. Se non fosse così, non potrebbe spiegarsi la grande agitazione che si va manifestando in molte forme nelle regioni interessate; e quelle manifestazioni ogni giorno più si vanno intensificando, e ne è certamente arrivata l'eco al Governo, alla Commissione, a molti di noi deputati.

La linea Conza-Contursi si propone queste finalità: da un lato essa tende ad unire i paesi della valle dell'Ofanto con quelli della valle del Sele, e dall'altro, mira a congiungere le Puglie, soprattutto la provincia di Foggia, con la Basilicata, la provincia di Salerno, e le Calabrie.

Altro scopo importante della Conza-Contursi è quello di collegare le due grandi arterie ferroviarie, le quali, longitudinalmente, percorrono, nei rispettivi versanti, le provincie di Avellino, Benevento e Basilicata da una parte, e quelle di Napoli-Salerno-Potenza e Calabrie dall'altra parte.

Noi che sosteniamo il diritto alla costruzione di questa ferrovia, assumiamo che la costruzione debba farsene dallo Stato per una doppia ragione: per diritto quesito; e per bontà intrinseca della linea stessa, la quale ha in sè tutti i caratteri fondamentali di una linea principale o d'interesse generale.

È vero che la Conza-Contursi ha diritto quesito?

Il diritto alla costruzione della Conza-Contursi si confonde con la storia di essa.

Nel 1862 la Camera ha votato la convenzione con la quale si concedeva al Bastogi la costruzione della linea Foggia-Napoli, toccando i paesi di Conza e Contursi, e passando per Eboli e Salerno...

**BIANCHERI.** E fu abbandonata.

**SPIRITO BENIAMINO.** Questa linea, come ricorda benissimo l'onorevole Biancheri, ed io sono lieto del suo autorevole intervento, fu abbandonata, e certamente fu una colpa.

**BIANCHERI.** Ha ragione.

**SPIRITO BENIAMINO.** Noti la Camera l'articolo 6 della convenzione nel 1862 col Bastogi. Era detto in quella convenzione che appena si fossero costruiti, da una parte il tronco verso Conza, e dall'altra, quello Eboli-Contursi, il concessionario era obbligato a stabilire una *comunicazione speciale e celere* che unisse i due punti Conza e Contursi.

Vuol dire che fin d'allora si riconosceva l'importanza di questo collegamento!

Difatti fu pure iniziata la costruzione della linea Foggia-Salerno-Napoli; ma con legge 15 maggio 1865 fu approvata una seconda convenzione col Bastogi, per la quale, revocata la prima concessione, od altrimenti soppressa la Foggia-Napoli per Conza-Contursi-Salerno, fu invece autorizzata la costruzione della Napoli-Benevento-Foggia.

Adunque la legge del 1865 revocò la primitiva concessione del 1862. Ma è bene che la Camera sappia un episodio istruttivo e grave della nostra storia ferroviaria, che si verificò in quella occasione. Le Meridionali dissero che accettavano questa revoca di concessione; ma poichè avevano tanto di contratto, pretesero che lo Stato pagasse 500 lire di maggior sussidio per ogni chilometro da esse esercitato. In tal modo le Meridionali, che, in quell'epoca, avevano l'esercizio di 1600 chilometri, in un ventennio, dal '65 all'85 hanno avuto, a titolo di compenso, non meno di 12 milioni; senza tener