

ed ha riconosciuto l'importanza dell'attuazione di quelle linee; ed anche per questo sento il dovere di ringraziarlo.

Che cosa noi chiediamo? Senza entrare in particolari dirò che le linee che percorrono il Salernitano sono le quattro arterie che vanno verso il Mezzogiorno d'Italia: la Napoli-Battipaglia litoranea, la Napoli-Sicignano Lagonegro-Castrovillari, la Napoli-Avellino-Benevento e la Napoli-Foggia, e noi riteniamo che queste arterie non rispondano allo scopo del traffico e della circolazione se non siano fatte a scartamento normale e congiunte tra di loro da tutte quelle traverse che costituiscono vere valvole, vera rete di completamento per rendere possibili le finalità di questo mezzo di trasporto.

Ebbi occasione nel 1901 di presentare un ordine del giorno a proposito delle rampe d'accesso al Sempione, ed ebbi la fortuna di vedere dal presidente del Consiglio d'allora, il compianto Zanardelli, accolto il concetto contenuto nell'ordine del giorno, concetto che fu accolto anche dal ministro dei lavori pubblici del tempo, che era l'onorevole Giusso.

Allora mi ispiravo precisamente a questo criterio: dicevo che quelle arterie lasciavano lunghe plaghe senza vita, quando mancavano le congiungenti; e in nome di questo criterio, che è diventato un assioma che è l'espressione di una verità che non si discute, io raccomandando al Governo i voti delle popolazioni del Salernitano.

Io non dico già che l'onorevole ministro dei lavori pubblici debba accogliere con impegno di immediata esecuzione ciò che è contenuto nel mio ordine del giorno, ma intendo invece che l'onorevole Bertolini e l'onorevole Giolitti, tenuti del Mezzogiorno, nell'esplicazione del loro organico programma legislativo per la Basilicata, per Napoli e per le Calabrie, mi dicano una parola di affidamento, che queste richieste studieranno, ed a suo tempo tradurranno in atto con opportuni provvedimenti. Io sarò pago e mi avvierò con loro ad un periodo di feconda preparazione e di utile attuazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene poi questo ordine del giorno dell'onorevole Masciantonio, al quale ha ceduto il turno l'onorevole De Felice:

« La Camera invita il Governo a comprendere fra gli studi di nuove ferrovie una

variante della Sulmona-Isernia che, rimediando ai gravi inconvenienti del presente fra le stazioni di Canzano e Casteldisangro, raggiunga il fine per cui fu costruita quell'importante linea ferroviaria ».

Domando se l'ordine del giorno dell'onorevole Masciantonio sia appoggiato.

(*E' appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Masciantonio ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

MASCIANTONIO. Rivolgo, con grande speranza, una breve raccomandazione al Governo. E voi, onorevoli colleghi, vogliate ascoltarmi per pochi istanti con benevolenza.

Da più anni è aperta all'esercizio un'importantissima linea d'indole economica e strategica (e fu costruita a tali fini), voglio dire la Sulmona-Isernia, che doveva congiungere il cuore di Abruzzo rapidamente a Napoli. Or bene su questa importantissima linea l'esperienza degli anni d'esercizio ha fatto rilevare molti inconvenienti, che per brevità non dico, e nientemeno quello gravissimo che in qualche anno rimane interrotto il servizio fino a quattro mesi consecutivi, o quasi. Quando l'inverno è rigido, la neve si accumula talmente fra le stazioni di Canzano e di Casteldisangro, su nel Quarto di Santachiara (poichè la ferrovia raggiunge lassù i 1300 metri sul livello del mare) che il servizio non solo non vi è più regolare, ma viene interrotto, ripeto, di 15 in 15 giorni quasi consecutivamente per tre o quattro mesi. E questo si è anche ripetuto in inverni successivi con serio danno della regione.

Ora, se la Sulmona-Isernia fu costruita con grande onere finanziario dello Stato, poichè si corrisponde per 90 anni alle Meridionali un sussidio chilometrico di 20,600 lire a chilometro, evidentemente il sacrificio fu compiuto per una linea di primo ordine e che rispondesse a determinati scopi, non solo d'indole economica, ma anche d'indole militare.

E allora, poichè gli inverni d'Abruzzo si ripetono quasi sempre con identica rigidità a quelle almetrie, io domando al Governo se non sia giunto il momento, traendo insegnamento dall'esperienza degli anni passati, di studiare una utile variante, la quale mantenga quella ferrovia ad una quota almetrica, che possa assicurarne il funzio-