

zionali, le quali reclamano l'integrale raddoppiamento del binario. Io ho già ricordato altra volta vivaci discussioni seguite su questo argomento alla Camera francese; ove si è notato, meglio si è deplorato che, mentre la Francia aveva affrontato lavori e spese gravissime per porre nel suo versante tutta la linea a doppio binario, finora non si sia fatto altrettanto in Italia. E chi segue i particolari di quella discussione, comprende agevolmente che quella lentezza da parte del Governo francese nei lavori della Cuneo-Nizza che giustamente spingeva l'onorevole collega Rovasenda, alcuni giorni fa, ad interpellare il nostro ministro dei lavori pubblici, può avere la sua spiegazione nel ritardo dal canto del Governo italiano a completare il doppio binario sulla linea di Modane.

S'aggiunga ancora che questo doppio binario rappresenta non soltanto una aspirazione, ma una promessa legislativa quasi cinquantenaria.

L'onorevole Spirito nella calorosa difesa che ha testè fatto della direttissima Roma-Napoli ha chiamata *derehitta* questa linea perchè è tuttodi da compiere, nonostante abbia per sè una legge del 1882.

Ma sotto questo aspetto quella qualifica conviene ben più alla Torino-Modane, perchè fin dal 1864, nella cessione che allora lo Stato faceva delle sue linee, fra cui la Torino-Susa, imponeva alla Società cessionaria l'obbligo di costruire il doppio binario una volta che il prodotto lordo raggiungesse le lire 35 mila per chilometro. Così sta scritto nell'articolo 15 della convenzione 30 giugno 1864 approvata dalla legge 14 marzo 1865.

Ora lo Stato, succeduto a sua volta alla Società, non può non riconoscere doveroso per sè quello che altra volta esso imponeva alla sua cessionaria per l'interesse generale.

E sta poi di fatto, come ho già osservato, che la linea da molto tempo ha oltrepassato di gran lunga il prodotto di 35 mila lire per chilometro.

Con tutto ciò non è intendimento nostro di limitare l'azione del Governo nella scelta dei mezzi; tanto più che al progetto del doppio binario si accoppia ora, secondo gli studi di un valentissimo tecnico, quello di una galleria succursale, così come si è fatto per la galleria dei Giovi, che risolverebbe anche più radicalmente il problema. Noi ci limitiamo ad indicare al Governo il fine che importa raggiungere; la necessità di dare e garantire alla linea del Fréjus la sua poten-

zialità. Ad esso, alla saviezza sua, lo avvisare alle opere più adatte per conseguire tale scopo. E voglia esso tenere presente che non si tratta solo di un atto di giustizia per il Piemonte, ma di interessi che toccano tutta l'economia nazionale.

Onorevoli colleghi, io non voglio abusare oltre della cortesia vostra. Al senno del Governo, alla benevolenza vostra affidanza più l'accoglimento del nostro ordine del giorno. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Seguirebbe ora il seguente ordine del giorno:

« La Camera, approvando il disegno di legge in esame, confida che il Governo voglia disporsi agli studi relativi alla ferrovia tanto reclamata per la valle del Calore nel Salernitano.

« Giuliani, Camera, Guerritore, De Marinis ».

Ma quest'ordine del giorno è uno dei cinque che non possono essere svolti perchè i proponenti non erano iscritti a parlare prima della chiusura della discussione.

GIULIANI. Confido nel Governo e nella Commissione per il suo accoglimento.

PRESIDENTE. Segue quindi l'ordine del giorno dell'onorevole Leali:

« La Camera, convinta dell'importanza commerciale, agricola, militare della linea trasversale umbro-maremmana Foligno-Todi-Orvieto Porto S. Stefano, invita il Ministero a compiere l'esame degli studi presentati dal Comitato locale ed a comprenderla nell'elenco delle linee da costruirsi ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Leali ha facoltà di svolgerlo.

LEALI. Sarò brevissimo. Ho presentato quest'ordine del giorno poichè una Commissione composta di umbri, di maremmani e di romani ha già presentato al ministro dei lavori pubblici un progetto per la linea trasversale umbra, la quale si distacca da Foligno e, per Orvieto, Acquapendente e Talamone, va a Porto Santo Stefano. Come si vede, questa linea allaccia i due mari attraversando l'Italia per un territorio di circa quattromila chilometri quadrati e beneficiando 230 mila abitanti.

Questa linea sarebbe tanto più necessaria inquantochè due delle provincie at-