

Ora primo iscritto è l'onorevole Wollemborg, il quale ha già svolto il suo emendamento. L'onorevole Artom egualmente.

Terzo viene l'onorevole Cantarano, il quale ha presentato un'aggiunta. Ne do lettura:

Al terzo comma modificare la tabella in questi termini:

		Esercizio
Roma-Napoli:	1910-911 . . .	L. 12,000,000
Id.	1911-912 . . .	» 15,000,000

L'onorevole Cantarano ha facoltà di parlare per svolgere il suo emendamento.

CANTARANO. Ricordo che il ministro, parlando molto presto nella discussione generale, forse per tagliar corto ad ogni speranza di modificazione a questo disegno di legge, disse che esso doveva rimanere quale è nelle sue disposizioni fondamentali.

Questo aggettivo lascia sperare che qualche richiesta che non turbi l'essenza della legge potrebbe avere speranza di accoglimento. Ed io ho questa speranza per le buone ragioni che dirò, e pel grande effetto morale e materiale che produrrebbe nel paese l'accoglimento della mia richiesta: cioè che la tabella annessa a questo disegno di legge fosse aumentata per la direttissima Roma-Napoli di due milioni nello esercizio 1910-911, e di cinque milioni nello esercizio 1911-912.

La legge che stiamo discutendo per quanto riguarda questa ferrovia non è altro che la integrazione della legge del 1904 per ciò che riguarda il tratto da Amaseno a Formia, quale congiungimento delle linee Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, con una spesa di trentaquattro milioni stanziandone otto e rinviando il resto a nuovo provvedimento legislativo dopo l'esercizio 1907-1908. E questo provvedimento è l'attuale che fissa il resto dei trentaquattro milioni aumentandoli di soli due per mettere il tratto in costruzione nello stato da poter servire alla direttissima.

Sicchè questa legge mette solo il tratto Amaseno-Formia in una condizione giuridica quasi incrollabile, ma lascia il resto della direttissima in condizione legislativa come è stata per 29 anni: condizione legislativa che, com'è rimasta insegueita per troppo lungo tempo, lo potrebbe ancora, per quel dato principio, esposto ieri dall'onorevole relatore, che le leggi di previsione di spese non sono giuridicamente impegnative.

Ed allora mentre è doveroso rendere omaggio alla buona intenzione del Ministero, per quanto riguarda la Roma-Napoli al di là del tratto Amaseno-Formia, è altrettanto giusto chiedere qualche cosa che assicuri giuridicamente il resto della linea, sicchè essa non vada oltre soggetta all'alternarsi dei ministri ed alle fluttuazioni dell'ambiente parlamentare. Ed aggiungo: che metta la direttissima in una condizione tecnica da potere essere completata in poco tempo, quando con qualsiasi maniera si potrà e si dovrà provvedere ai fondi necessari alle tre grandi linee di questo disegno di legge.

E questo giorno verrà presto, perchè lo affrettano l'aumento confortante ed augurale dei nostri traffici, il valore sempre crescente del tempo, l'accorciamento vertiginoso delle distanze nel delirio della velocità, il bisogno di maggiore benessere che la civiltà arreca, e che già rende troppo faticose le cinque ore tra questa Roma universale e Napoli desiderio del mondo. A questo giorno noi dobbiamo prepararci ora, onde poi il granito dei monti non ostacoli la corsa del volere.

Ed è ciò facile, se unitamente alle gallerie del tratto Amaseno-Formia si costruisca quella del Massico tra Formia e Napoli per la quale io vorrei destinati i sette milioni chiesti col mio emendamento. E questi sette milioni per se stessi sono ben poca cosa di fronte alla legge e più di tutto pochi in relazione del grande effetto morale che produrranno nel paese, perchè, spesi al di fuori dell'Amaseno-Formia, creduto sinora solo congiungimento di due ferrovie secondarie, saranno la pietra miliare indiscutibile della direttissima, e per di più ne renderanno dopo possibile il completamento in pochissimo tempo, quando si dovrà, tra non molto, provvedere in qualsiasi maniera ai mezzi finanziari per la sollecita costruzione delle tre direttissime che sono la espressione del cresciuto e crescente benessere del nostro paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazzitelli.

MAZZITELLI. Onorevoli colleghi, consentite che nel grave dibattito per la linea Ostiglia-Camposampiero-Treviso, dibattito che malauguratamente è stato anche aspro, io porti la mia parola, certo non di parte, esclusivamente per chiarire le cose, ossia per vedere quale è lo stato presente delle nostre ferrovie in quella regione, quale sarà allorquando saranno compiuti i lavori pre-