

luogo, sebbene sieno stati presentati tutti i progetti degli altri tronchi, sui quali però non è stato mai sin qui sentito il voto del Consiglio superiore predetto.

Riteratamente la Deputazione provinciale di Livorno fece istanza, prima direttamente, e poi per mezzo della Prefettura perchè venisse preferito il tracciato del Panaro, ma fu sempre risposto che in seguito al parere del Consiglio dei lavori pubblici non poteva venire accolta tale istanza anche perchè con simile andamento la nuova ferrovia sarebbe riuscita troppo vicina a quella in esercizio Bologna-Porretta.

Dato tutto questo e davanti all'affermazione fatta oggi stesso dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore nel suo pregevole lavoro che, prima di prendere una decisione circa tale linea occorre attendere le proposte degli enti interessati, risulta chiara la necessità — perchè questi enti si possano muovere e decidere con completa coscienza di causa — che abbiano innanzi gli elementi necessari, cioè il progetto.

Esso, come ho detto or ora, è fatto completamente: perchè gli ultimi tronchi non sono stati presentati al Consiglio superiore dei lavori pubblici che ha accolto favorevolmente gli altri?

Veda l'onorevole ministro, e provveda altresì coll'assegnamento per studi che questa legge pone a sua disposizione, a che vengano eseguite negli ultimi tronchi le modificazioni che il Consiglio superiore potesse eventualmente suggerire. Fatto questo, le proposte degli enti interessati, onorevole relatore, non tarderanno a presentarsi.

Ma allora sarà necessario anche che il Governo, invece di trincerarsi dietro una differenza di vedute locali, che oggi già può riuscire comoda, dica egli pure in questa questione di tracciato la sua parola autorevole e definitiva, la quale certo non potrà essere disforme alle affermazioni del passato.

Facendo questo il Governo, nel contribuire al risorgimento di due fra le più importanti plaghe montuose d'Italia, la Garfagnana e la montagna di Reggio Emilia, che da troppi anni attendono col fischio della vaporiera la risurrezione dei loro maravigliosi territori sino ad oggi lasciati nella trascuranza e nell'abbandono, non nuocerà ad altre città o ad altre terre, cui la posizione fortunatamente privilegiata darà presto novelli sbocchi e raddoppiati traffici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baranello.

BARANELLO. Onorevoli colleghi, mi ero iscritto a parlare su questo articolo per richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità degli studi pel tronco della linea ferroviaria Lucera-Campobasso; ma poichè l'onorevole ministro ne ha dato affidamento all'onorevole Salandra, mi limito a ringraziarlo: e solo aggiungo che è assolutamente necessario che gli studi di questa linea ferroviaria Lucera-Campobasso siano eseguiti nel minor tempo possibile, perchè la mancanza di uno studio sincero ha impedito finora di prendere le deliberazioni, che potevano essere più soddisfacenti per la provincia di Campobasso. Esiste per quel tronco, lungo 67 chilometri, un progetto con un importo di 34 milioni i quali rappresentano una spesa assolutamente eccessiva, mentre in seguito mediante studi seri e positivi potranno essere sufficienti appena 16 o 17 milioni. Con questa differenza così enorme si vedrà che sarà del tutto diversa la soluzione che potrà prendere in seguito il Governo per il nuovo assetto ferroviario.

Mediante la costruzione di questo ultimo tronco della dorsale Terni-Isernia-Campobasso-Lucera-Foggia si abbrevierà il percorso da Foggia a Roma per la via Isernia-Caianello, di oltre 25 chilometri, con immenso vantaggio dei viaggiatori e merci provenienti da Foggia.

Per tali ragioni, senza maggiormente dilungarmi, riconosciuta la necessità ed utilità della costruzione del detto tronco di strada rinnovo all'onorevole ministro la preghiera di voler provvedere, il più sollecitamente che sia possibile, allo studio e costruzione di questa linea Lucera-Campobasso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calleri.

CALLERI. Una semplice preghiera. Con lo studio delle nuove linee, prego il Governo di volersi occupare di studiare la linea che da Millesimo per Priero verrebbe ad innestarsi sulla Savona-Torino, alle Mollere, linea che è stata proposta dalla Commissione, e di cui la Commissione si è occupata.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare per presentare un disegno di legge.