

fetto a quella provincia in cui sono nato e vivo, ma perchè con vero sentimento d'italianità comprendo da una parte quanti doveri si hanno verso quella terra per tanti anni trascurata, ma anche dall'altra che lo Stato fa un cattivo affare a lasciare per molti anni improduttivi i capitali ingenti, che andrà a spendere per quelle ferrovie senza affrettarsi ad aprire ai traffici e all'agricoltura quella provincia estesa circa 10,700 chilometri quadrati.

Io ringrazio il Governo per non aver lasciata la Basilicata più oltre dimenticata; veramente la colpa delle dimenticanze - ben diceva ieri l'onorevole Salandra, a proposito del doppio binario Bologna-Brindisi - così in politica come in amore non è tanto di chi dimentica, quanto di chi si lascia dimenticare, e fortunatamente comincia anche per la Basilicata a venire un po' l'ora della giustizia; ma perchè, se questa deve rappresentare un utile per la intera nostra nazione, non ci affrettiamo a far sì che esso divenga subito un fatto compiuto?

Quelle terre ora abbandonate, non perchè non fertili, ma perchè mancando le strade, non vi è possibilità per i prodotti di aver mercati oltre quelli locali, allorchè saranno aperti i traffici daranno un vero e largo incremento alla economia nazionale.

Chè è ben strano il notare come in Italia anche la politica coloniale vada in cerca di terreni da fecondare così lungi dalla patria, quando ne abbiamo di così fertili da noi, il quali non attendono che braccia di lavoratori, ed arterie di traffico per il trasporto delle derrate, sicchè sarebbe sì facile pel paese nostro avvantaggiarsene senza correre alcun pericolo.

Questo mio sentito convincimento che è utile per fondate ragioni lo abbreviare il termine di esecuzione delle ferrovie di Basilicata, mi ha fatto presentare l'altro emendamento tendente ad impedire pericolosi storni, i quali possono rendere illusorio lo stanziamento, forse non adeguato, ma certo cospicuo, che ora si fa con questa legge nonchè l'altro sull'articolo 2, sul quale parlerò più tardi brevemente, col quale emendamento si chiede di poterle concedere, come si propone per la San Vito-Portogruaro, alla industria privata con la sovvenzione chilometrica di lire 13,200.

Voglia il Governo accettare questi vari emendamenti e sia sicuro che riguardano tutti ragionevoli concessioni.

Un programma sì ampio di lavori ferroviari, quale è quello prospettato da questo disegno di legge, che è il piano organico dello

avvenire ferroviario per molti anni segna radioso l'avvenire nostro, perchè sempre grande fu l'Italia allorchè ai traffici dedicò le sue energie; questo programma può ben quindi ampliarsi di pochi milioni per un gruppo importante di ferrovie. Di questo grande programma va data lode al Governo, come al Parlamento che a quello darà la sua approvazione; se i tempi mutati non faran rinnovellare per noi i fasti di Venezia, di Genova, di Amalfi, non coopererà meno una grande politica di lavoro e di traffico per la grandezza della nostra patria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ridola.

RIDOLA. Onorevoli colleghi, vista la eccitazione isterica della Camera (*Ilarità — Commenti*) vista la sua eccitazione ed impazienza prometto di esser bevissimo, e se prometto mantengo, e non farò come molti fra noi che sono tanto più lunghi quanto più promettono di esser brevi: lo prometto però al patto che la Camera sia cortese di ascoltarmi per pochi minuti.

PRESIDENTE. Ma intanto vede che lungo esordio sta facendo!.. (*Viva ilarità*).

*Voci.* Entri in merito.

RIDOLA. Dirò che il primo articolo della legge, alla lettera B, assegna la rispettabile somma di 90 milioni « per la costruzione delle ferrovie della Basilicata contemplate dalla legge 31 marzo 1904, n. 140 ».

Onorevoli colleghi, avrò l'unanime approvazione vostra, se arriverò a dimostrare due cose evidenti: primo che in questo comma B c'è una larghissima promessa per noi; secondo che sono passati 4 anni dacchè un'altra promessa ugualmente larga di 400 chilometri di ferrovie da costruirsi in Basilicata fu fatta, e dopo 4 anni, e dirò meglio dopo quattro anni, due mesi e 14 giorni (*Viva ilarità*) dei 400 chilometri, non si è costruito finora un solo centimetro. Eppure, onorevoli colleghi, quella era una legge speciale per una provincia derelitta, che avrebbe richiesto pronti soccorsi, come possa richiederli un infermo in pericolo di vita.

Dopo questo lungo elasso di tempo viene il presente disegno di legge, il quale promette ancora.

Però, a mio credere, non fu felice l'idea di mettere la povera cenerentola diseredata, in compagnia delle sorelle più fiorenti e più ricche. Ciò creerà per lei due ge-