

delle linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, ecc., sia aggiunta la parola « anche » destinata a togliere il dubbio, che con l'articolo secondo, mentre si dà una facoltà al Governo, resti soppressa la facoltà che il Governo ha già, di concedere ferrovie in costruzione ed in esercizio. Se per qualcuna di quelle linee si ravviserà non sussistere sin da principio la imprescindibile necessità dell'esercizio di Stato, se ne potrà fare la concessione all'industria privata, non solo per la costruzione, ma anche per l'esercizio, salvo a provvedere col riscatto in base all'articolo 5 quando la necessità dell'esercizio di Stato si sarà verificata.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici propone inoltre che nel capoverso sesto dopo le parole è *autorizzato a concedere*, si aggiunga: *anche*, ecc.

Su quest'articolo 2 sono iscritti quattro oratori: l'onorevole Leali, l'onorevole Scorciarini-Coppola, che ha svolto i suoi emendamenti...

SCORCIARINI-COPPOLA. Eccetto uno.

PRESIDENTE. ...e gli onorevoli Agnetti e Fera.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Leali.

LEALI. Ho chiesto di parlare, perchè il silenzio del ministro e della Commissione mi fa presagire che del mio ordine del giorno non si tiene alcun conto, come del resto della maggior parte degli altri che sono stati presentati.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici.* Io ho fatte le mie dichiarazioni per il suo ordine del giorno. Era mio dovere, e le ho fatte.

LEALI. La ringrazio. Ad ogni modo ho presentato questo emendamento per avere almeno il maggior sussidio di 13 mila lire a chilometro per questa strada trasversale, che del resto mi sembra risponda anche alle parole che ha dette il relatore, che cioè le linee longitudinali hanno bisogno delle trasversali per uno sfollamento. Queste sono le sue precise parole dette ieri in principio del suo discorso.

Ora, prendendo atto di queste parole del relatore, io vorrei che si aggiungesse all'articolo 2 questo emendamento per dare il sussidio massimo a questa linea che è di assoluta necessità tanto per il commercio quanto sotto il punto di vista militare.

Io mi contento di una buona parola, non di una promessa seria... (*Viva ilarità*) È

naturale, perchè quando il ministro mi avrà detta una buona parola, siccome mi auguro di vederlo per molto tempo a quel banco, sarò qui a ricordargliela, e spero che anche i suoi successori faranno onore alla sua parola se mai egli non fosse più a quel posto. Perciò insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Agnetti non è presente.

L'onorevole Scorciarini-Coppola ha facoltà di parlare.

SCORCIARINI-COPPOLA. Io invoco dalla Camera non oltre cinque minuti di benevola attenzione.

Molte voci. Sono troppi!

SCORCIARINI-COPPOLA. Orbene, due minuti, allora. (*Si ride*).

Prendo coraggio e mi contenterò pure di due minuti perchè devo trattare di una linea che ha avuta una lunga covatura. (*Si ride*). Dunque non devo ricordare i precedenti. Dico solo, per giustificare le ragioni per cui abbiamo domandata la inclusione in questo articolo 2 della Telese-Cajanello, dico solo che essa rappresenta nella sua brevità di soli 44 chilometri come un punto di sutura o un ponte di rapido passaggio dalla Foggia-Napoli alla Napoli-Roma, col gran vantaggio di agevolare ed abbreviare il percorso nientemeno che da sei delle provincie meridionali verso quel gran centro di consumo e di affari che è Roma per chilometri 34.

Non bisogna considerare dunque questa linea in sè ma nel tutto del quale entrerebbe a far parte. Ora è come una arteria alla quale manchi qualche pezzo o che sia interrotta: nè si tratta di un'arteria piccola la cui flessuosità è poco male, ma si tratta di un'arteria di grosso calibro, poichè dietro di essa ci sono 3 milioni di abitanti e 25 mila chilometri quadrati e dall'altra una città importantissima, quale è Roma. Oltre a questo grande vantaggio economico, che certamente non è locale, essa presenterebbe il vantaggio di facilitare molto l'esercizio della rete in quel punto, perchè non ha pendenze superiori del 10 per mille, sicchè la spesa effettiva di trasporto di una tonnellata-chilometro da Telese a Cajanello si ridurrebbe ad un quarto dell'attuale, sia per l'abbreviamento, sia per il facile trainamento.

Infine, essa è di costo minimo, poichè ha una lunghezza di appena 44 chilometri ed un costo di appena 140 mila lire a chilometro. Tutto ciò è stato riconosciuto dai