

Concludendo: di questi criteri si potrà discutere e discuteremo quando crederà; ma, poichè ella voleva soltanto conoscerli, ripeto che li ha saputi direttamente dal ministro, ed io glie li ho naturalmente confermati.

PRESIDENTE. L'onorevole Canevari ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CANEVARI. Ho dovuto mantenere quest'interrogazione che, in principio, era stata presentata come interpellanza, unicamente perchè non potei replicare alla risposta datami dal ministro, dal momento che si trattò la questione nella discussione della legge ferroviaria.

Oggi, l'onorevole sottosegretario ha ripetuto a me la risposta data dal ministro; ed io debbo, con mio dispiacere, dichiarare non solo che non sono soddisfatto, ma che sono assolutamente, completamente, impenitentemente insoddisfatto. Perchè, quando il sottosegretario mi dice che la scelta non è fatta, ma si sceglierà il progetto che costerà meno degli altri, ciò vuol dire che la scelta è fatta.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In relazione alle offerte.

CANEVARI. Ora io sono completamente insoddisfatto, per due ragioni semplicissime.

La prima è che la pretesa economia del progetto della Mediterranea è apparente: perchè esso viene a costare tre milioni più degli altri.

Mentre il progetto della Mediterranea costa 21 milioni, per chilometri 61, il progetto Petrucci-Peggion costa 18 milioni per chilometri 75.

Ora, poichè si tratta di una linea che indubbiamente è destinata al riscatto, tanta è l'importanza che ha, è evidente che il Governo dovrà pagare tre milioni di più, quando dovrà riscattarla.

Ed è anche evidente che pagherà tre milioni di più, per avere 9 chilometri di linea di meno: perchè la Mediterranea si avvale di chilometri già costruiti, mentre il tracciato Petrucci è tutto in sede propria.

Ma altri elementi concorrono al riscatto che dovrà farsi indubbiamente; e sono quelli indicati dall'articolo 8 della legge votata recentemente.

E poichè questi elementi di spesa che il Governo deve sostenere per riscattare una linea, variano in proporzione del capitale impiegato nella costruzione, il Governo dovrà tenere anche conto di queste spese, quando dovrà fare il riscatto.

Vi è poi un'altra considerazione. La Mediterranea risparmia alcuni chilometri di costruzione; ma è evidente che, pel tratto che risparmia, sarà obbligata a costruire presto un secondo binario. Quindi, un altro elemento, che andrà in aumento della spesa del riscatto, quando il Governo dovrà farlo.

Inoltre il tracciato che apparentemente costa di più, percorre regioni ubertose; quindi attraversa contrade, almeno per un tratto di strada, che renderanno la linea più produttiva.

La pretesa economia è dunque apparente ma non reale.

Ma la seconda ragione per la quale non sono soddisfatto, è questa: quand'anche vi fosse qualche centinaio di migliaia di lire di economia è alla stregua dell'economia rigorosa che si può giudicare della bontà d'una linea che ha l'importanza vitale della Civitavecchia-Orte?

È evidente che il tracciato della Mediterranea abbandona tutti i paesi della valle del Mignone, non tiene conto dei paesi del Cimino; trascura in una parola una popolazione di 80 mila abitanti.

Ora, di tutte queste cose si deve tener conto, per stabilire quale sarà il tracciato che si dovrà seguire per questa linea.

Intanto Civitavecchia è la prima ad essere danneggiata dal progetto della Mediterranea, perchè questo, portando il raccordo ferroviario in una parte anzichè in un'altra della città, sconvolge tutto il piano di ordinamento del suo porto. È per ciò che Civitavecchia si agita, e, con essa, si agitano una quantità di comuni.

È possibile che il Governo non tenga conto di questa agitazione, e di questi vitali interessi, e non li metta sulla bilancia per giudicare quale dovrà essere il progetto prescelto?

Aggiungo che a me consta che il circolo ferroviario fu contrario al progetto della Mediterranea; che fu contraria la Direzione generale delle ferrovie, e che lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici, sebbene abbia detto che in linea tecnica tutti i progetti stanno al posto, ha indicato però il progetto Petrucci, come quello che favorisce, più di tutti gli altri, gli interessi dei vari paesi.

Non so che cosa farà il Governo, ma mi auguro che vorrà ponderare molto e seriamente questa condizione di cose prima di privare per sempre della ferrovia, e per una malintesa ragione di economia, numerose