

lare, dichiaro chiusa la discussione generale di questa proposta di legge.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Il comune di Fano Adriano è distaccato dal mandamento di Tossicia ed aggregato a quello di Montorio al Vomano ».

(È approvato).

Art. 2.

« La presente legge andrà in vigore il 1º gennaio 1912 ».

(È approvato).

Questa proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

Seguito della discussione  
del bilancio dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1911-12.

Continuando nello svolgimento degli ordini del giorno spetterebbe di parlare all'onorevole Calisse il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a risolvere finalmente l'antica questione della ferrovia Civitavecchia-Orte, che serve per la congiunzione diretta e più prossima a Roma del Mediterraneo con l'Adriatico, facendone la concessione a quella delle imprese proponenti che dia maggiore garanzia di sollecita costruzione e vantaggioso esercizio.

« Calisse, Leali, Caetani ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Onorevole Calisse, ha facoltà di svolgerlo.

**CALISSE.** Se la questione, che l'onorevole ministro ha chiamato scottante, della ferrovia Civitavecchia-Orte non fosse stata già portata in questa discussione al punto in cui siamo io non mi varrei della facoltà di svolgere l'ordine del giorno che sullo stesso argomento abbiamo presentato i colleghi Leali e Caetani ed io. Ma pochi minuti di benevolenza che la Camera vorrà darmi, mi saranno sufficienti.

Io non ripeterò i fatti: i fatti prendono quella forma e quel colore che piace a chi li narra. Ed il ministro, con la mitezza che l'animo suo dolce vuole, ha già respinto le accuse che al suo Ministero si son fatte di parzialità e di ostruzionismo. Nè io mi farò vincere dalla tentazione di mostrare come facilmente possa ingannarsi chi crede di farsi interprete di ciò che si pensa e si vuole in casa di altri.

E poi, del ripetere i fatti siamo stanchi tutti, come le popolazioni sono stanche del vano aspettare.

L'onorevole ministro è stato molto benevolo con noi. Del troppo lungo tempo che la nostra questione è in vita egli ha voluto indicare la causa soltanto nelle difficoltà proprie della questione stessa, mentre avrebbe potuto dirci: non è vostra in gran parte la colpa? e avrebbe detto il vero.

Perduto di vista il fine di utilità comune, noi ci siamo fra noi stessi inimicati per interessi particolari di persone e di luoghi: non più la ferrovia che deve congiungere i due mari nel punto più prossimo a Roma, che il porto centrale del Tirreno deve avvicinare alle forze produttrici della Sabina e dell'Umbria, stette, come doveva, unica nel nostro desiderio e nella nostra domanda; ma domandammo e desiderammo questa piuttosto che quella linea di ferrovia, che toccasse questo piuttosto che l'altro comune, che avesse qui meglio che là le proprie stazioni; si giunse a dire al Governo: o questo che chiediamo noi o niente! E il niente avemmo.

Ora la parola del ministro ci affida che noi presto usciremo da questo spiacente stato di cose.

Egli ha detto che, compiuti i lavori di questo periodo parlamentare, risolverà la questione secondo i voti delle popolazioni. E sta bene: sta bene perchè è certo che, secondo la mente del ministro, i voti delle popolazioni non potranno essere che conformi all'interesse di tutti; dei voti delle popolazioni egli non prenderà notizia soltanto dalle parole di chi voglia farsene interessato espositore, ma li conoscerà studiando quali siano veramente gli interessi a cui la ferrovia deve servire.

La concessione non deve esser fine a sè stessa: per restaurare private fortune o per rinvigorire amicizie elettorali. La concessione deve essere non altro che il mezzo perchè la ferrovia sia costruita sollecitamente ed utilmente. Tutte le garanzie devono essere assunte.