

questa Camera e nel momento attuale, i grandi programmi di lavori futuri non fossero opportuni. Sarebbe piuttosto il caso di parlare di testamento, che non di programmi di lavori per l'avvenire. (*Si ride*).

Poichè tra breve una nuova rappresentanza del paese, ricostituita su assai più larga base, dovrà occuparsi degli interessi dell'Italia anche in ordine ai pubblici lavori, a quella lasceremo i programmi di maggior sviluppo delle opere pubbliche; a quella lasceremo gli orizzonti nuovi, che noi, i quali siamo presso a cessare, siamo meno adatti a tracciare che non lo sieno i nascenti: quindi, il modo o di aumentare gli stanziamenti con altri mezzi d'entrata o di supplire altrimenti alla mancanza degli stanziamenti, perchè le opere pubbliche siano fatte celermente, lasciamolo alla rappresentanza futura, ringagliardita da nuove energie.

Anche nel campo delle opere pubbliche il compito è altissimo e degno della rappresentanza di una grande Nazione; anche in questa materia, quindi, noi che abbiamo i giorni contati, lasciamo alla rappresentanza nuova il maggiore programma dei lavori, che dovranno dare al paese un nuovo e più grande sviluppo economico, civile e sociale quale noi tutti cordialmente auguriamo. (*Vive approvazioni — Moltissimi deputati e l'onorevole ministro si recano a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Patrizi, il quale svolgerà il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerando che le attuali linee ferroviarie, che congiungono le provincie orientali d'Italia con Roma, o corrono lungo il mare, o seguono un tracciato non diretto, attraversando l'Appennino con pendenze eccessive;

considerando che, anche dopo la costruzione della direttissima Bologna-Firenze, sarà sempre opportuno ed utile, soprattutto agli interessi militari, evitare un soverchio accentramento a Bologna, congiungendo nel modo più facile e breve la Valle Tiberina col versante adriatico, superando la dorsale appenninica nella sua massima depressione a Monte Coronaro;

poichè la centrale Umbra, già in costruzione, non può ragionevolmente considerarsi nel primo tronco Umbertide-Todi se non quale esecuzione di una parte del maggiore programma di razionale assetto ferroviario, congiungendo Umbertide con

Città di Castello-Bagno di Romagna-Forlì e quindi Ferrara e Venezia;

considerando l'importanza delle regioni che attualmente sono prive d'ogni via ferrata, e l'utilità evidente ed immensa per il traffico e la difesa nazionale che deriverà da una linea diretta e protetta, più breve di ogni altra, che non avrà da superare pendenze superiori al 16 per mille e che non solo costituirà la direttissima Roma-Venezia, ma porrà in comunicazione interna Taranto con Venezia;

invita il ministro ad esaminare con favore il progetto tecnico già eseguito per cura dei comuni umbro-tosco-romagnoli per il congiungimento ferroviario Umbertide-Città di Castello-Verghereto-Bagno di Romagna-Forlì ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Patrizi ha facoltà di svolgerlo.

PATRIZI. Onorevoli colleghi, in ragione inversa della lunghezza del mio ordine del giorno ne sarà lo svolgimento. Me lo impone l'ora, un riguardo alla vostra pazienza e la considerazione che il mio pensiero ivi espresso in rapida sintesi, sia sufficiente perchè voi possiate comprenderne i confini e darmi il vostro assenso.

Per troppo lunghi anni l'Umbria pensò con vano desiderio, come ad adempimento d'una grande opera, saggia e benefica, di difesa, di progresso e di giustizia, alla ferrovia Adriatico-Tiberina.

Ognuno sentiva quali ragioni evidenti d'indole strategica, per noi insidiati d'ogni parte, e quali necessità per il traffico, dovessero spingere lo Stato a volere ad ogni costo la grande arteria ferroviaria che avrebbe congiunto con una via rapidissima e facile le provincie orientali d'Italia con Roma. Ma ad un tratto parve condannato il sistema delle costruzioni dirette ed inaugurato quello dei sussidi all'industria privata.

L'Umbria vide allora allontanarsi la probabilità della grande ferrovia, che solo lo Stato può e deve esercitare: ma non si rassegnò a rinunciare al suo ideale, e dette opera attiva perchè, con il sussidio governativo, della provincia e dei comuni, si costruisse intanto l'Umbertide-San Giovanni-Todi-Terni, la quale adempisse alla immediata necessità del traffico locale, e fosse