

capitale e lavoro, sono dichiarate aggiudicatarie di importanti lavori.

Ora questo è cagione di grandissimi guai. Noi domandiamo una legge per i probi-viri speciali nel porto di Genova, perchè adesso, per risolvere i dissidi, c'è una Commissione permanente del lavoro composta del capitano del porto, del rappresentante del municipio che è un ragioniere, del rappresentante del Genio civile e delle dogane. Ci sono solo io rappresentante degli operai.

Per quanto, questi membri, possano essere equanimi, io preferisco che ci sia anche la responsabilità degli interessati e che vengano essi stessi a discutere delle loro cose. Ecco la necessità di questi probiviri e la opportunità del mio ordine del giorno.

Concludo, quindi, poichè mi sembra che la questione sia bene avviata, dicendo che il ministro farà opera buona, se mi prometterà di esaminarla e di risolverla con ogni sollecitudine.

Non faccio pistolotti; faccio soltanto l'augurio che si comprenda l'importanza del problema e che si provveda, poichè, non provvedendo in tempo, voi che parlate sempre del porto di Genova, come di un interesse nazionale, dimostrereste non soltanto la vostra incompetenza, ma anche la vostra negligenza. (*Vive approvazioni alla estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Angiolini:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici a presentare al più presto un disegno di legge, per ottenere dal ministro del tesoro la somma necessaria al finanziamento delle opere necessarie alla costruzione della grande galleria di Montepiano, sulla linea direttissima Firenze-Bologna, onde non venga ancora ritardato l'appalto del lavoro più importante di questa vitale arteria ferroviaria ».

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

(*È appoggiato*).

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

ANGIOLINI. Onorevoli colleghi, nella conclusione del suo poderoso discorso di venerdì passato, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rendendo omaggio alla politica di lavoro seguita dai suoi predecessori per l'esecuzione delle opere grandiose, delle quali ognuno deve compiacersi, espresse il proposito di seguirne l'esempio in avvenire,

come ha già fatto, nel breve tempo che è al Governo, dando prova non dubbia di dedicare tutto se stesso alle giuste esigenze del paese, continuando una politica rispondente ai bisogni più urgenti dell'avvenire d'Italia. Queste dichiarazioni mi danno maggior fiducia e speranza pel compimento di quella opera meravigliosa che è la direttissima Firenze-Bologna, studiata con tanto impegno da valenti nostri ingegneri ferroviari che ne redassero il progetto con la maggiore diligenza, appunto per evitare quelle incognite che potrebbero incontrarsi nella costruzione di una lunga galleria di dieciotto chilometri e mezzo attraverso l'Appennino tosco-emiliano.

Ma l'esecuzione di questa linea, fu trascurata nonostante la sua importanza, riconosciuta da tutti gli uomini di Governo e in particolare dal senatore Balenzano, il quale, se non erro, nel 1903, essendo ministro dei lavori pubblici, a talune interrogazioni che furono mosse da me e da altri colleghi, dette parola che avrebbe immediatamente nominato una Commissione Reale, alla quale avrebbe dato egli stesso il programma.

Questo programma era di studiare un nuovo valico appenninico, che avesse avuto i requisiti di abbreviare la distanza tra Firenze e Bologna, e che fosse stato possibile di percorrere rapidamente, con beneficio dei viaggiatori e delle merci.

La Commissione si formò immediatamente, e lo stesso suo presidente, senatore Colombo, ebbe anche l'incarico di esserne il relatore. La relazione accuratissima fu completata entro due anni o poco più, e fu tanto apprezzata che il Governo accettò il tracciato che era stato proposto dalla Commissione stessa all'unanimità, dopo aver scartato tutti gli altri tracciati che erano stati sottoposti al suo esame.

L'onorevole Bertolini, ministro dei lavori pubblici nel 1908, lo inserì in quella famosa legge del riordinamento ferroviario, nella quale fu inclusa anche l'altra direttissima, della quale hanno parlato i precedenti oratori, cioè la Genova-Milano.

Debbo però, per ragioni storiche, rivendicare la priorità della direttissima Bologna-Firenze.

Prima che se ne parlasse alla Camera, erano sorti dei Comitati, i quali avevano interessato di studiarne il tracciato, i tecnici più intelligenti, fra cui mi piace di ricordare l'illustre ingegnere Protch, al quale fu affidato il completamento della linea Porret-