

ciamo che si avrà tra dodici anni sarà, ed è lo sperarlo nostro conforto, tra otto o dieci anni.

E mi avvio alla fine perchè altri argomenti, che interessano la mia regione, saranno trattati da altri meglio di me.

Ma di questo, la cui necessità è chiara ed evidente e se non di certezza attuale, attualmente prevedibile, domando a voi, onorevole ministro, la previsione, non solo perchè le popolazioni sappiano che non è sfuggito a voi ciò che dovrà avvenire, ma perchè sappiano che, se non l'avete proposto oggi è per la deficienza di dati tecnici che ostacolano la soluzione, ma che in voi è la visione del problema, la volontà di risolverlo e la possibilità di risolverlo a tempo opportuno.

Domando quindi specialmente a voi, onorevole ministro, di accettare l'ordine del giorno con cui chiediamo che tra gli studi che si faranno di ferrovie principali si comprenda questa linea, perchè io non saprei quale altra possa avere maggiore titolo di essa che, dopo la Bologna-Firenze prende titolo di ipoteca immediata sull'avvenire.

Domando che questa voi vogliate studiare insieme con le altre, cui si riferisce lo stanziamento delle 500 mila lire: quando studierete le due soluzioni sussidiarie, potrà avvenire che, in questo studio comparativo, vi baleni il pensiero che sia meglio attaccarsi al definitivo e lasciare il sussidiario: ma di ciò non parliamo perchè il sussidiario non è mai troppo. Come non erano troppe tre o quattro vie per la linea dei Giovi a Genova così non sarà mai troppa una doppia per l'appennino di Savona, anche se si mettessero entrambe le vie in condizione abbastanza forte per l'esercizio a doppio binario.

Domando a voi, onorevole ministro, che prevediate e provvediate, e promettendo intanto che questo farete, vogliate dire una parola che tranquillizzi per l'avvenire.

Io non entrerei nelle diverse soluzioni che furono proposte relativamente ai mezzi sussidiari, siano essi la Fossano-Mondovì o il raddoppiamento del binario della linea attuale, che se potesse farsi senza troppo costo finanziario e senza troppe difficoltà tecniche forse sarebbe la soluzione migliore: di questo non parliamo perchè non vogliamo in alcun modo pregiudicare le preferenze e le speranze delle nostre popolazioni.

Voi avete istanze per l'una o l'altra delle varianti Carmagnola-Vinovo-Ceva e Mon-

chiero-Saliceto, che forse potrebbero aiutare per rendere più facile la linea, ed anche per l'altra della Fossano-Mondovì avete istanze calde e speranze di popolazioni, con cui facciamo voti caldissimi di essere più celere e rapidamente riuniti.

Quindi, mentre io raccomando con tutto l'amore questa soluzione sussidiaria, che, qualunque essa sia, sarà la benvenuta, chiedo che voi non vogliate sottrarvi alla soluzione definitiva.

Il Piemonte, lo ripeto, non ha invidia: si è unito nel convegno di Genova alle domande dei confratelli liguri e lombardi, si unisce alle domande dei confratelli della Toscana e dell'Emilia e delle provincie meridionali, della Sicilia e della Basilicata, troppo trascurate e che vedono oggi soltanto compiuto un atto di giustizia, e li appoggia con tutto l'entusiasmo della solidarietà e della fraternità nazionale; ma aspetta da voi, onorevoli colleghi, che quando verrà il momento del voto del nostro ordine del giorno non siano deserti i vostri banchi e si alzino le vostre mani. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abbruzzese.

ABBRUZZESE. Ho voluto parlare per richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sulle condizioni in cui si trovano le strade ferrate della mia regione, trattandosi di un disegno di legge che per sedici anni e molti milioni impegna lo Stato in varie costruzioni, giacchè si ritiene che con questa legge, almeno per ora, si provveda a quella rete ferroviaria che debba essere sufficiente al grande sviluppo del traffico nazionale.

Non discuterò il disegno di legge, per non congratularmi con l'onorevole Daneo, che rappresenta una delle regioni che molto ha ottenuto non solo ma che ha ipotecato, perfino l'avvenire, con l'abile relazione della Commissione, che se mi permette, l'amico Calissano, ha fatto diminuire in quindici giorni, di circa la metà (*Oh! oh! — Ilarità*) il peso specifico del relatore.

Non parlerò del doppio binario Otranto-Bologna, perchè mi è noto che di esso si occuperà, con maggiore competenza ed autorità, l'onorevole Salandra, mi limito quindi ad esporre molto brevemente le ragioni che consigliano la costruzione di una linea ferroviaria diretta tra Bari e Napoli.

Dirò subito che di questa nuova via, da gran tempo se ne sente vivo il bisogno non