

(N. 2095)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Senatore VACCARO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 DICEMBRE 1951

Per la costruzione di una nuova linea ferroviaria fra Cosenza e Paola

ONOREVOLI SENATORI. — La ferrovia Cosenza-Paola — che ha solo trentasei anni di vita — si è dimostrata da molto tempo e sempre più si dimostra non rispondente alle finalità ed alle funzioni per le quali fu concepita e realizzata.

Essa è il frutto di una impostazione doppiamente errata: errata tanto nei riguardi del traffico delle Valli del Crati e del Busento (che fu sottovalutato) quanto nei riguardi delle possibilità tecniche delle dentiere (che furono sopravvalutate).

Ne è derivato così tra le esigenze da soddisfare e le possibilità di soddisfarle uno squilibrio che continuamente si aggrava e sempre più approfondisce il disagio e lo scontento delle popolazioni interessate.

1. I primi studi di questa linea rimontano al 1902. Nel 1904 l'Ufficio speciale del Ministero dei lavori pubblici per lo studio delle linee complementari ne compilò un primo progetto di massima. Poco dopo — approvata la legge 22 aprile 1905, con la quale fu istituita l'attuale Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e costituitosi in conseguenza il Servizio delle costruzioni per la progettazione e la

costruzione di nuove ferrovie al servizio stesso fu riferito anche l'esame degli studi già fatti per la linea in discorso.

Con legge del 9 luglio 1905 la costruzione di essa fu definitivamente disposta a sezione normale e con tratti a forte pendenza muniti di rotaia centrale a dentiera per la aderenza artificiale. Venivano così stabiliti in modo preciso e definitivo la fisionomia tecnica e le possibilità della costruenda ferrovia, e veniva posto altresì il germe del grave disagio ferroviario che ha turbato e turba la provincia di Cosenza e non ne ha favorito lo sviluppo produttivo ed economico.

Sulle basi stabilite dalla legge del 9 luglio 1905 il Servizio delle costruzioni delle Ferrovie dello Stato redasse dapprima un secondo progetto di massima, indi — sotto l'influsso di ben note influenze politiche — il progetto definitivo fu diviso in tre parti; e queste furono approvate con decreti ministeriali che vanno dal 7 settembre 1906 al 12 luglio 1910.

La costruzione fu condotta con grande alacrità, malgrado le difficoltà geologiche offerte dalla galleria dell'Appennino lunga m. 4.164 e quelle derivanti dall'inizio della prima guerra

mondiale. E tutta la linea fu aperta all'esercizio il 2 agosto 1915.

2. Essa è costituita da due tronchi.

Il primo è compreso tra la stazione di Paola e quella di Castiglione Cosentino sulla linea Cosenza-Sibari; parte da quota 10 sul mare, rimane affiancato per circa m. 2.743 alla linea litoranea, valica l'Appennino in galleria a quota 540 e raggiunge nella stazione di Castiglione la quota 179; ha cinque tronchi con pendenza del 75 per cento, lunghezza reale di km. 28,134 e lunghezza virtuale media nei due sensi di km. 52.

Il secondo è compreso tra le stazioni di Castiglione Cosentino e di Cosenza ed è costituito da uno dei tre tronchi più antichi della linea Sibari-Cosenza, aperto all'esercizio fin dal 16 luglio 1877; parte da quota 179 e raggiunge nella stazione di Cosenza la quota 232,47; ha pendenze non superiori all'11,79 per cento, lunghezza reale di km. 6,957 e lunghezza virtuale media nei due sensi di km. 7.

In complesso dunque, la linea da Paola a Cosenza ha la lunghezza reale di km. 35,091 e la lunghezza virtuale media nei due sensi di km. 59; cioè, a tutti gli effetti di esercizio, essa si comporta come se fosse tutta in orizzontale e rettilinea, lunga km. 59.

3. Le naturali conseguenze di questa notevole lunghezza virtuale sono aggravate dal fatto che ben cinque tronchi della linea sono armati a dentiera. Questi impongono — come è noto — l'uso di mezzi del tutto speciali di esercizio i quali importano limitazioni e soggezioni di varia natura e consentono solo velocità minime di corsa. Nel caso di cui trattasi, queste si riducono a 20 chilometri l'ora per le automotrici a nafta ed a meno di 15 chilometri l'ora per le locomotive a vapore, gruppo 981. Queste ultime hanno la prestazione di sole 100 tonnellate, di cui 35 sono assorbite dallo speciale bagagliaio con ruota dentata.

Da tutto ciò deriva che l'efficienza di questa linea — malgrado la solerzia e le costanti cure del personale che la esercita con grave e continuo rischio personale — è esigua in valore assoluto e ancor più in valore relativo, ossia ragguagliata al traffico viaggiatori e merci da smaltire.

Nè ciò può sorprendere.

Infatti la impossibilità costituzionale delle ferrovie a dentiera a risolvere problemi ferroviari veri e propri, cioè a smaltire notevoli volumi di traffico, è nota da quasi un secolo cioè fin da quando è cominciato il forzamento dell'aderenza naturale mediante ruote di pressione (sistema J. Fell della Ferrovia del Moncenisio e della ferrovia Cantagallo-Nuova Freiburg in Brasile) o mediante ruote dentate.

E in effetto tutte le ferrovie finora costruite con aderenza artificiale su tutto il percorso o su parte di esso hanno avuto — malgrado le notevoli lunghezze (fino a parecchie decine di chilometri) talora raggiunte — carattere o di ferrovie di servizio o di ferrovie turistiche o di ferrovie a traffico scarso e locale.

Quattro sole linee fanno eccezione a questa regola in quanto sono state concepite e realizzate con finalità notevolmente più importanti e vaste: la ferrovia dell'Höllenthal nel Baden, la ferrovia Transandina nell'America del Sud, la ferrovia dell'Erzberg nella Stiria settentrionale ed infine la ferrovia Cosenza-Paola.

La prima — lunga km. 36,4 con pendenze fino al 54 per mille — collega Friburgo (sulla linea Basilea-Karlsruhe) a Titisee ed a Neustadt. La sua insufficienza a fronteggiare i traffici della Selva Nera ha indotto le Ferrovie del Reich ad abbandonare la trazione a vapore con dentiera ed a sostituirla, nel 1933 e 1934, con la trazione elettrica monofase a frequenza industriale. Questo anzi è stato il primo esperimento di tale sistema e ciò ha conferito alla linea in discorso rinomanza mondiale ed importanza fondamentale nel campo della elettrotrazione.

La seconda — lunga quasi km. 250 — va da Mendoza in territorio argentino a Santa Rosa de los Andes in territorio cileno e collega quelle due reti ferroviarie valicando le Ande nei pressi del monte Aconcagua; è stata aperta all'esercizio nell'aprile del 1910 ed ha due tronchi a dentiera. Per aumentarne l'efficienza e per ridurre la difficoltà di esercizio derivanti dall'altitudine del valico, che viene effettuato a m. 3.207 sul mare, questa linea tra il 1925 ed il 1927 è stata elettrificata (l'esercizio elettrico ne è cominciato nella estate 1927) con le stesse caratteristiche delle ferrovie cilene, cioè con corrente continua a 3000 Volt. Ciò

non pertanto essa appare ancora del tutto inadeguata all'esigenze del traffico internazionale per cui è stata costruita. Infatti il servizio viaggiatori ne è già passato quasi totalmente all'aviazione.

La terza — appartenente alla « Alpine Montan A. G. » — collega Vordernberg presso Leoben (quota 768 sul mare) ad Eisernerz presso Hieftau (quota 692 sul mare) attraverso il massiccio dell'Erzberg, ove raggiunge — nella stazione di Prebichl — la quota di valico di m. 1.205 sul mare. È lunga 20 chilometri, di cui sei ad aderenza ordinaria e quattordici a dentiera; la pendenza massima è del 68 per mille. Essa per altro svolge un servizio senza dubbio pesante ed importante, ma esclusivamente minerario (cioè non servizio pubblico) con velocità — sulla pendenza massima — di soli km. 15,4; ed è esercitata a mezzo delle locomotive a dentiera più potenti del mondo, aventi dieci assi, di cui due portanti, sei accoppiati ad aderenza, uno con ruota dentata motrice ed uno con ruota dentata freno.

La quarta — la ferrovia Cosenza-Paola — non ha avuto neppure l'aiuto — indubbiamente notevole, ma non risolutivo, — che avrebbe potuto provenirle dalla elettrificazione. Pertanto nulla ne attenua le gravi deficienze che le popolazioni calabresi lamentano.

4. E invero le statistiche ferroviarie dimostrano che la linea — sfruttata al limite delle possibilità consentite dal numero di locomotive ed automotrici a dentiera oggi disponibili e dalla loro prestazione — ha permesso in questi ultimi tempi di raggiungere i risultati seguenti:

1° il servizio viaggiatori è stato, nell'ottobre 1951, effettuato giornalmente in ambedue le direzioni; con tre treni trainati da locomotive a dentiera; con due treni misti (uno dei quali locale e feriale tra San Fili e Cosenza) trainati del pari da locomotive a dentiera e con otto automotrici la frequentazione media ha raggiunto il 90 per cento nella direzione Paola-Cosenza e l'84 per cento nella direzione Cosenza-Paola;

2° il servizio merci — effettuato con treni merci straordinari e misti ordinari — ha avuto luogo, nell'anno dall'ottobre 1950 al settembre 1951, con la utilizzazione media della prestazione disponibile del

92,5 per cento nella direzione Paola-Cosenza;

92,1 per cento nella direzione Cosenza-Paola.

5. La necessità di sopperire alle crescenti esigenze del traffico viaggiatori in ambedue le direzioni ha indotto l'Amministrazione ferroviaria a prevedere l'acquisto di altre sei automotrici a dentiera per l'importo complessivo di  $75 \times 6 = 450$  milioni e tale spesa ha inserita in un recente programma di finanziamento per 160 miliardi.

Peraltro il disegno di legge relativo a tale finanziamento non è stato ancora sottoposto all'esame dei due rami del Parlamento; inoltre la fabbricazione delle automotrici in parola richiederà un tempo indubbiamente notevole. Per queste ragioni l'Amministrazione suddetta ha deciso di istituire senza ulteriori indugi un servizio automobilistico integrativo tra Cosenza e Paola — da esercitare mediante una ditta appaltatrice — con sette coppie di corse al giorno. La gara d'appalto è in corso.

Non può tuttavia non rilevarsi che l'istituendo servizio verrà effettuato con autobus di grandi dimensioni su una difficile strada in montagna (nazionale 107) lunga km. 40,9, larga solo 6 metri, avente pendenze fino al 6,5 per cento e numerosissimi tornanti (cioè curve con raggi di pochi metri); esposta al gelo ed ai rigori di un clima montano (il valico di Crocetta avviene a quota 970 sul mare). Ogni corsa richiederà — in condizioni climatiche favorevoli (cosa rarissima) non meno di 2 ore per coprire una distanza che — in linea d'aria — ammonta a soli 21 chilometri.

Sempre per sopperire alle necessità di cui sopra, l'Amministrazione ferroviaria ha anche appaltato all'Istituto nazionale trasporti, fin dal luglio 1951, un altro servizio automobilistico integrativo tra Cosenza, Taranto e Bari, con una coppia di corse al giorno (partenza da Cosenza e ritorno colà nella stessa giornata).

6. Per quanto poi riguarda il traffico merci, la situazione non è meno grave. La impossibilità di smaltirlo totalmente sulla ferrovia Cosenza-Paola ha indotto l'Amministrazione ferroviaria a dividerlo in due parti: una viene inoltrata sulla linea stessa raggiungendone — come si è visto — la quasi saturazione; l'altra viene inoltrata sulla linea Cosenza-Sibari, ed

anche ivi, nell'anno dall'ottobre 1950 al settembre 1951, la utilizzazione media della prestazione disponibile è giunta fino al

96 per cento nella direzione Sibari-Cosenza;

102 per cento nella direzione Cosenza-Sibari.

Per quanto riguarda la prima parte del traffico, v'è da rilevare che essa non può essere assolutamente aumentata per deficienza di dotazione di locomotive a dentiera.

Per quanto riguarda invece la seconda parte del traffico, si rileva che la ultra utilizzazione già raggiunta della prestazione disponibile sulla linea Cosenza-Sibari non significa certo saturazione di questa, che offre ancora un largo margine di possibilità. Ma due considerazioni di fondamentale importanza debbono essere fatte a questo riguardo.

La prima riguarda l'artificiosità degli istradamenti via Sibari e le conseguenze di varia natura che ne derivano.

Infatti il traffico inoltrato come sopra solo un terzo riguarda le località orientali d'Italia (in modo speciale le Puglie) e quindi viene istradato sulla via naturale; gli altri due terzi riguardano invece il nord Italia (specialmente Napoli, Roma e Milano) ed il sud Italia (specialmente la Sicilia) e pertanto vengono inoltrati su vie oltremodo tortuose. Le merci dirette al nord seguono il percorso Cosenza-Sibari-Metaponto-Potenza-Battipaglia lungo km. 349, cioè km. 114 più di quello Cosenza-Paola Battipaglia; e quelle dirette al sud seguono il percorso Cosenza-Sibari-Catanzaro Marina-Catanzaro Sala-Sant'Eufemia Lamezia lungo km. 288, cioè km. 196 più di quello Cosenza-Paola-Sant'Eufemia.

Non occorre spendere parole per illustrare le numerose e gravi conseguenze di tali artificiosi istradamenti.

Questo stato di cose ulteriormente si aggrava - come è ovvio - per i traffici che si svolgono nell'ambito della stessa provincia di Cosenza, tra il capoluogo e gli scali del litorale tirrenico tra Capo Bonifati e Battipaglia a nord e tra Fiumefreddo e Villa San Giovanni a sud.

Si considerino - a titolo di esempio - due centri molto importanti ed in continuo svi-

luppo: Belvedere Marittimo a nord di Paola ed Amantea a sud. Le merci tra Cosenza e Belvedere percorrono km. 516 invece dei km. 69 che sarebbero richiesti dall'istradamento sulla linea Cosenza-Paola; e le merci tra Cosenza ed Amantea percorrono km. 320 invece dei km. 65 che sarebbero richiesti dall'istradamento anzidetto.

Per gli scali poi situati sulla stessa linea Cosenza-Paola la situazione è addirittura paradossale. Per esempio, il comune di Rende - che produce legnami e laterizi - esporta le sue merci a mezzo di autocarro fino a Cosenza e poi di là per ferrovia con gli istradamenti sopra indicati.

La seconda osservazione riguarda le particolari caratteristiche della linea Jonica (cui la Cosenza-Sibari fa capo) e la nessuna convenienza per l'Amministrazione ferroviaria ad aumentarne - allo stato attuale delle cose - lo sfruttamento.

In un articolo pubblicato nel numero di novembre 1951 di «Ingegneria ferroviaria», il capo del Servizio trazione delle Ferrovie dello Stato ed un suo diretto collaboratore si esprimono nei termini seguenti (pagg. 806 e 807): «la linea Jonica non permettendo un traffico economico da effettuare con locomotive di potenza adeguata nè, d'altro lato, essendo consigliabile una costosissima elettrificazione, bisogna pensare a delle macchine Diesel, che infatti sono allo studio e di cui la fase sperimentale si può considerare ormai vicina. Una locomotiva Diesel capace di assicurare la funzione di linea di arroccamento eventuale e per punte di traffico della linea Jonica, può essere ottenuta . . . », ecc. ecc.

7. La situazione sopraesposta assume carattere di particolare gravità quando venga messa in relazione alla crescente attività agricola ed industriale della provincia di Cosenza e quindi alle sue crescenti esigenze.

Fattori preminenti di tale sviluppo sono l'industrializzazione in atto della Sila e, più o meno direttamente, la bonifica integrale - in corso in Calabria - di oltre 400.000 ettari di terreno ad alto rendimento di prodotti esportabili.

In conseguenza di ciò la stazione di Cosenza è divenuta sede di un traffico fortemente cre-

scente. Negli anni 1950 e 1951 essa ha avuto il movimento seguente:

	Tonn.	
merci giunte nell'anno 1950 .	148.740	circa
» partite nell'anno 1950 .	185.280	»
<hr/>		
Totale nell'anno 1950 . . . . .	334.020	circa

	Tonn.	
merci giunte fino a tutto il		
31 ottobre 1951 . . . . .	174.000	circa
merci partite fino a tutto il		
31 ottobre 1951 . . . . .	207.840	»
<hr/>		

Totale fino a tutto il 31 ottobre 1951 . . . . . 381.840 circa

Quindi il traffico relativo a tutto l'anno 1951 ammonterà presumibilmente a:

	Tonn.	
merci giunte nell'anno 1951 .	208.800	circa
» partite nell'anno 1951 .	249.408	»
<hr/>		
Totale nell'anno 1951 . . . . .	458.208	circa

Sicchè l'aumento rispetto all'anno 1950 sarà di tonn. 124.188, pari al 37,2 per cento.

Anche il traffico stradale è in continuo incremento. Si calcola che nel 1950 la provincia di Cosenza abbia esportato a mezzo di autocarro non meno di 700 o 800 tonnellate di merce al giorno.

E tutto induce a ritenere che questo rigoglioso aumento di attività e di traffico permarrà per l'avvenire. Non occorre spendere parole per illustrare quanto esso sarebbe favorito dalla facilità delle comunicazioni ferroviari e quanto invece dalla deficienza di queste esso sia ostacolato.

8. Non si può infine tacere quanto appresso:

a) la manutenzione straordinaria della linea in parola — che attraversa per quasi l'intero percorso terreni franosi — è costata, nel solo esercizio finanziario 1949-1950, ben 270 milioni, i quali aggiunti alle ingenti spese richieste negli esercizi precedenti dal rifacimento di gallerie e ponti, costituiscono un indice preoccupante delle condizioni di stabilità della linea stessa e dei gravi oneri che essa impone allo Stato;

b) numerosi e gravi incidenti — talora mortali — sono colà avvenuti ed hanno creato

nelle popolazioni interessate uno stato d'animo di grave prevenzione e sfiducia che le induce a non servirsi della linea o — se costretta — a servirsene con viva preoccupazione.

Gli incidenti più gravi sono avvenuti il primo nel marzo 1917 con quindici morti e numerosi feriti, il secondo nel novembre 1942 con ventidue morti e moltissimi feriti; ed hanno valso a questa linea l'appellativo comune tra la popolazione cosentina, di « *ferrovia della morte* ».

9. Agli organi competenti e responsabili non è sfuggita la necessità di eliminare la grave condizione di cose sopra illustrata.

Inoltre i lavori di bonifica integrale in corso in Sicilia per oltre 600.000 ettari di terreno ad alto rendimento di prodotti esportabili hanno richiamato l'attenzione degli organi stessi sulle crescenti esigenze della Sicilia e sulla insufficienza della linea tirrena a soddisfarle. Tutto ciò ha indotto gli organi in parola nonchè privati cittadini ad esaminare la possibilità della costruzione in Calabria di una nuova trasversale ferroviaria di grande efficienza che risolve ad un tempo i problemi specifici della provincia di Cosenza e quello di più vasta portata del collegamento diretto della Sicilia alle regioni orientali d'Italia e di Europa.

10. Un primo progetto di larga massima è stato redatto nell'aprile 1950 dall'ing. Claudio De Gioannis. Esso riguarda tanto la costruzione di una nuova linea tra Paola e Cosenza quanto la rettifica della linea Cosenza-Sibari tra Mongrassano-Cervicati e San Marco-Rogiano per eliminarne le gravi soggezioni di esercizio dovute al valico di Collemoneo.

La nuova linea Paola-Cosenza dovrebbe innestarsi alla Cosenza-Sibari, alla progressiva km. 65,167 da Sibari, cioè a poco più di km. 24 da Paola; dovrebbe avere la lunghezza complessiva — da Paola a Cosenza — di km. 27,65, la pendenza massima compensata all'esterno dal 18 per mille, in galleria del 17 per mille, curve con raggi non minori di 500 metri e dovrebbe valicare l'Appennino con una galleria lunga km. 12,5, raggiungendo la quota massima di m. 252,70 sul mare.

La galleria dovrebbe contenere — affiancata alla ferrovia — anche un'autostrada. La intera linea dovrebbe essere elettrificata. Le stazioni

sarebbero soltanto quattro e cioè: Paola, San Lucido-Falconara Rende e Cosenza.

Il costo per ambedue le opere — riferito ai prezzi dell'1 marzo 1950 — è stato previsto come appresso:

Nuova linea Cosenza-Paola	miliardi	9,505
Rettifica del valico di Collemoeco . . . . .	»	1,120
Raccordi dell'autostrada alle strade statali nn. 18 e 117	»	0,130
Totale . . .		miliardi 10,755

Per altro una valutazione più accurata e realistica dei costi adduce a portare quello della galleria di culmine (da considerare a doppio binario) a non meno di 10 miliardi, quello di tutta la linea Cosenza-Paola e non meno di 12 miliardi e quello del complesso dei lavori sopra indicati a non meno di 14 miliardi.

11. Un secondo progetto di larga massima è stato redatto nello stesso anno 1950 dal Ministero dei lavori pubblici, Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie.

Esso prevede che la nuova linea per Cosenza abbia origine nella stazione di Fuscaldo, passi a monte di Paola e faccia capo alla stazione di Castiglione Cosentino. La lunghezza da Fuscaldo a Castiglione dovrebbe essere di km. 41,3 da Fuscaldo a Cosenza di km. 48,257; la pendenza massima compensata dovrebbe non superare il 20 per mille ed i raggi di curvatura dovrebbero non essere minori di 400 metri.

L'Appennino verrebbe valicato con una galleria lunga solo km. 5,775 alla quota massima di m. 407 sul mare. Le stazioni sarebbero sette e cioè: Fuscaldo, Paola, Falconara Albanese, Rende, Montalto Uffugo, Castiglione Cosentino, Cosenza.

Il costo è stato preventivato in 13,5 miliardi ivi compresa anche la spesa di ampliamento della stazione di Fuscaldo.

12. Nei primi mesi del 1951 le Ferrovie dello Stato hanno studiato — a mezzo del servizio lavori e costruzioni — un terzo progetto di larga massima, essenzialmente con la finalità di istituire un collegamento di alta potenzialità tra la linea Reggio, Battipaglia — e le

regioni joniche, le Puglie e l'Adriatico e quindi tra la Sicilia e l'Oriente

Il progetto in discorso prevede che la nuova linea abbia origine nella stazione di Paola e si innesti alla Sibari-Cosenza alle progressive km. 65,167 da Sibari e m. 3,6 da Cosenza. In tal modo il tronco di nuova costruzione avrebbe la lunghezza di km. 24,05 e l'intera linea da Paola a Cosenza di km. 27,65. La pendenza massima compensata sarebbe non superiore al 18 per mille ed i raggi di curvatura sarebbero non maggiori di m. 500. L'Appennino verrebbe valicato con una galleria lunga km. 12,5 alla quota massima di m. 252,70 sul mare.

Il distacco dalla stazione di Paola dovrebbe avvenire in modo da evitare il regresso per i treni provenienti dal sud.

Il costo è stato preventivato in *dieci miliardi*, di cui 6,25 per la grande galleria.

La linea potrebbe essere elettrificata con alimentazione a sbalzo dalla sottostazione di Paola.

Le ragioni di preminenza di quest'ultimo progetto rispetto agli altri due sono evidenti.

Tenendo conto — per prudenza — di una ragionevole quota di imprevisti, nonchè del costo della elettrificazione con alimentazione a sbalzo, si può presumere che il costo complessivo dell'opera si aggirerebbe intorno agli 11 miliardi e poichè i lavori richiederebbero non meno di quattro anni, l'onere annuale ammonterebbe a non più di *2,75 miliardi*.

13. La Commissione istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici con decreto ministeriale n. 16 del 18 gennaio 1947 per lo studio di un piano regolatore generale della intera rete ferroviaria ha preso in attento esame tutti gli elementi sopra esposti e — nella relazione ora in corso di stampa — ha propugnato la costruzione di una linea fra Cosenza e Paola, di cui ha riconosciuto la necessità per dare sviluppo al traffico fra la provincia di Cosenza e le regioni limitrofe e per risolvere il problema di ben più vasta portata, del collegamento della linea-tirrena con la ionica e con l'oriente d'Italia.

La costruzione dovrebbe avvenire secondo l'ultimo e, forse, definitivo progetto redatto dalla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, che prevede la spesa di circa 11 miliardi,

ivi compresa l'elettrificazione con l'alimentazione a sbalzo dalla sottostazione di Paola.

Onorevoli colleghi! La opportunità e la necessità della costruzione della linea ferroviaria che si propone merita tutta la vostra attenzione e tutta la vostra comprensione.

L'attuazione della costruzione di tale tronco è

nei voti di tutta la provincia di Cosenza, di tutta la Regione, e — oserei dire — di tutta la Nazione. Se davvero vogliamo aiutare e dare sviluppo ai commerci ed alle industrie Calabresi, questa ferrovia ne rappresenta l'inizio. E pertanto sono sicuro che vorrete approvare la presente proposta di legge.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

Lo Stato assume a suo carico la spesa per la costruzione della ferrovia Cosenza-Paola.

### Art. 2.

La spesa relativa alla costruzione di cui all'articolo 1 sarà iscritta nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.