

fondato piuttosto a Palermo che in un altro luogo, ma è certo che il Ministero prenderà ogni cura affinché sia sviluppato in quella città tutto quel commercio e quell'attività di cui godeva precedentemente.

Già vede il deputato Mordini che il Ministero fa delle spese che sono importanti per migliorare le condizioni del porto di Palermo, ed io spero che, migliorato il porto, si miglioreranno pure le condizioni della città.

Ripeto quindi che sarà mia cura di fare che la città di Palermo sia avvantaggiata nel miglior modo possibile; tuttavia non posso far promesse esplicite riguardo a quello stabilimento, perchè questo dipende non solamente dal Governo, ma eziandio dalla società.

**MORDINI.** Sono lieto di udire queste soddisfacenti dichiarazioni del signor ministro. Io non aveva chiesto all'onorevole ministro ch'ei si sobbarcasse ad alcuno speciale impegno, ma sono certo che le benefiche sue intenzioni avranno pienissimo effetto tostochè se ne presenterà l'occasione.

(L'articolo 19 è approvato).

**PRESIDENTE.** Ora viene l'articolo 20.

« Il Governo si riserva la facoltà di comprendere per decreto reale nella presente concessione, e mediante la semplice sovvenzione chilometrica di cui all'articolo 26, senza alcun beneficio di sussidio od altro per parte dello Stato, anche la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Palermo a Trapani e Marsala, a condizione per altro che il medesimo si decida di valersi della suddetta facoltà entro quattro anni dalla promulgazione della sanzione per legge della presente convenzione. »

Su quest'articolo sono iscritti i deputati Fabrizi e La Porta.

Do dunque la parola al deputato Fabrizi Nicola.

**FABRIZI NICOLA.** Mi spiace di essere io quello, che non avendo consuetudine di parlare, oggi debba ritardare di qualche istante la votazione di una delle leggi più utili al paese, e specialmente all'isola che mi ha onorato della deputazione, ma non posso a meno di rimarcare come precisamente la provincia, la quale mi ha eletto, si trova esclusa da questo beneficio.

Difatti la provincia di Trapani, la quale è propriamente la continuazione naturale e geografica del suolo italiano, su cui si completerebbe la linea che congiungerebbe il nord al mezzogiorno d'Italia, è quella che non è compresa efficacemente e definitivamente nella convenzione sottoposta alla sanzione parlamentare. E ciò che è più singolare è che la facilità che offre il terreno per la sua esecuzione è il motivo di questa eccezione, giacchè il ministro ritiene di poter ottenere facilitazioni, che certamente avrà modo di conseguire, pel motivo accennato delle poche difficoltà che si incontrerebbero.

Ora intendo di raccomandare all'onorevole ministro di dare assicurazioni tali da persuadere che affretterà la costruzione di questo tronco, quantunque non si trovi assicurato in questa convenzione.

Sottopongo alla sua considerazione, che questo tronco ferroviario è di grande importanza non solo per quella provincia e per tutta l'isola, ma ben anco per tutta l'Italia, sia per le sue ragioni geografiche, pel suo posto estremo meridionale e quindi per gl'interessi commerciali che vi si riuniscono, e sia per i prodotti naturali di questa provincia.

Aggiungerò che le considerazioni dell'importanza di questa linea interessano vivamente la ragione politica e di pubblica sicurezza.

Quella provincia si trova in una condizione tale da dover essere considerata sotto tutti questi riflessi.

Io dirò anzi di più, che la provincia di Trapani per la sua benemerita alla causa nazionale merita poi riguardi speciali, poichè fu la prima di Sicilia, anzi la unica che immediatamente corrispondesse al moto di Palermo. Essa fu che ha accolti i Mille della famosa spedizione e che diede il primo contingente alla guerra liberatrice.

Queste considerazioni certo sono estranee alla questione delle ferrovie, ma hanno una speciale importanza sull'animo degli Italiani e specialmente di chi deve confortare le popolazioni nella via dell'unità e del sentimento nazionale.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** L'onorevole deputato Fabrizi può aver già una prova del desiderio che ha il Ministero di soddisfare ai giusti desiderii che la provincia di Trapani ha di essere solcata e riunita alle altre da una ferrovia, perchè il tronco da Palermo a Trapani e Marsala non era compreso nella concessione Adami e tuttavia se ne fece cenno nella concessione attuale, onde fosse assicurato che la costruzione di questo tronco non si farebbe a condizioni più gravi per il Governo di quelle stabilite per tutte le altre della Sicilia. Nondimeno bisogna considerare che la linea da Catania a Messina e Palermo è come la linea arteriale della Sicilia, mentre la diramazione da Palermo a Trapani, quantunque molto importante, non ha la stessa importanza, non essendo, dirò, che di secondo ordine.

Ora il Ministero non ha creduto di doverla comprendere definitivamente fin d'ora nella concessione del signor Laffitte, perchè egli ha ragione fondata di credere che questa medesima linea si farà a condizioni molto migliori di quelle che stanno nella convenzione attuale, non già in quanto alla costruzione, ma in quanto alla garanzia che deve dare il Governo, perchè sono certo, come ne ho già la prova, che la provincia di Trapani e molti comuni interessati vorranno anche concorrere alla costruzione di questa strada, nello stesso modo che avviene nelle altre parti del regno.

D'altronde, faccio osservare alla Camera, che non si può così ad un tratto adottare la costruzione di una linea di tal natura, e che ha una estensione di circa cento chilometri. Se questa linea si facesse alle stesse condizioni delle altre, sarebbe la garanzia di lire 14,000 per chilometro che il Governo dovrebbe dare, cioè una somma di circa lire 1,400,000 all'anno. La Ca-