

menti si poteva pronunziare la decadenza che per virtù dell'articolo 251 della vigente legge sulle opere pubbliche, e quindi bisognava applicare gli articoli successivi 252, 253 e seguenti, i quali prescrivono delle formalità assai lunghe tanto nell'interesse dei concessionari, quanto nell'interesse del Governo.

Una seconda ragione, che mi vietava di dichiarare la decadenza, si era questa: che sarebbe stato inopportuno ed intempestivo far cessare una concessione senza avere in pronto un sistema per continuare quei lavori, che il Parlamento con vari voti e con ripetute leggi aveva riconosciuti di necessità nazionale.

Una terza considerazione dissuadeva il Governo dall'immediato pronunziamento della decadenza, era la perturbazione che poteva derivarne a scapito di altre imprese che anch'esse non si trovavano in condizioni molto prospere.

In vista di queste condizioni, io ripeto, l'interesse generale del paese, secondo anche il consiglio di persone autorevoli, richiedeva che si continuassero i lavori, poichè non essendosi spesi tutti i diciotto milioni, avevamo ancora somme sufficienti per progredire per tre mesi almeno.

Io credo che durante questi tre mesi il Governo del Re, continuando gli studi già iniziati dal mio antecessore, potrà mettersi in grado di presentare al Parlamento una nuova combinazione, mercè la quale si possa provvedere alla continuazione dei lavori, che sta a cuore di tutti di non abbandonare.

Intanto ho la compiacenza di poter assicurare la Camera che gli studi sono proseguiti colla massima diligenza ed attività, e che spero non sarà lontano il giorno in cui avrò l'onore di presentarne i risultati al Parlamento per quelle determinazioni che saranno opportune nello scopo di continuare i lavori riconosciuti necessari per l'interesse generale, e di continuarli senza maggiori aggravii dello Stato, e fors'anche colla speranza di diminuire gli aggravii immediati.

Dippiù posso dire che, per effetto della convenzione che ho citata, furono eseguiti lavori sopra tutti i tronchi da quella convenzione preveduti, e perciò per la linea di 144 chilometri da Taranto a Rossano si spesero a tutto il 25 aprile 1867 2 milioni e 720 mila lire; su quella da Lazzaro a Bianconovo di chilometri 60, 1 milione 367 mila lire.

Nell'isola di Sicilia poi si erogarono lire 637,000 per terminare il tronco da Messina a Catania di chilometri 95, il quale tuttochè aperto al pubblico mancava ancora di qualche opera di finimento. Sul tronco da Catania a Lentini di chilometri 28 si impiegarono lire 1,434,000, e malgrado che il tronco da Lentini a Siracusa non fosse compreso fra quelli, di cui si devono continuare le costruzioni, si è provveduto alle opere conservatorie dei lavori già fatti, specialmente nella galleria d'Augusta, con un dispendio di 107,000 lire. Finalmente sul tronco della linea da Palermo a

Lercara di chilometri 40 si spesero 2,282,000 lire: così in totale la spesa al 25 aprile ammontava a lire 8,548,000. Si calcola che a quest'ora, al 25 maggio, si saranno fatti lavori per altri 2 milioni. Altri 2 milioni devono costare presuntivamente i ponti metallici provvisti dall'impresa d'accordo col Governo per sollecitarne la costruzione, come pure si ebbero a provvedere dei legnami per 700 mila lire, per ponti ed altre opere di costruzione. Si presume poi che vi sieno circa 500 mila lire di spese da liquidare, ed altre 250 mila lire importi il personale tecnico di sorveglianza.

Riassumendo, si può calcolare quindi che a questa ora dei 18 milioni se ne siano spesi od impegnati 14; per cui resta la somma di 4,000,000 la quale si suppone che possa bastare abbondantemente per arrivare sin verso la fine di luglio.

Dovete però aver presente, o signori, che non su tutta la linea calabrese si potrà lavorare nella stagione estiva con uguale alacrità per effetto della malaria che si sviluppa e che impedisce... (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Non interrompano.

GIOVANOLA, ministro *pei lavori pubblici*... ai lavoranti di accorrervi in buon numero.

Dopo tutto ciò, posso assicurare la Camera della ferma volontà del Ministero di far progredire i lavori con sollecitudine, e della sua intenzione di presentare, prima che la Camera si scioglia e abbastanza in tempo per essere discusso in questo periodo di Sessione, un progetto per provvedere stabilmente alla sorte delle ferrovie calabro-sicule.

Questa è la mia risposta; desidero che sia abbastanza soddisfacente per gli onorevoli interpellanti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valerio.

VALERIO. L'interpellanza degli onorevoli Marincola e Marsico porta innanzi alla Camera una grave questione. Tale questione parmi siasi fatta ancora più grave per le risposte date dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Risaliamo un momento ai principii. Tutti i deputati che appartennero alle antiche Legislature, tutti quelli che s'occuparono degli affari del paese, pel quale è di tanta importanza tutto ciò che tocca alle condizioni deplorabili delle società ferroviarie, tutti, dico, sanno quale fosse la posizione della società *Vittorio Emanuele* fino dall'anno 1865.

Questa società è sorta per una cessione fatta dall'antica società *Vittorio Emanuele* allo Stato d'una ferrovia, la quale si è pagata con una rendita di due milioni ed un quarto circa, e per la contemporanea concessione delle strade ferrate calabro-sicule.

Ricordano tutti come questa società dovesse costituirsi con un capitale determinato, e sanno pure tutti a quest'ora che quando per la prima volta nel 1865 si dovettero rivedere le condizioni di questa società, si è