

ficiali e da quello che ha detto il ministro, ho tutta la ragione di credere che il Governo sia seriamente preoccupato della necessità di provvedere d'urgenza a questo grande interesse nazionale, e mi riservo, ritenendo di avere con me consenzienti parecchi de' miei colleghi, che non sono qui presenti ed hanno firmato la domanda d'interpellanza, di fare quest'interpellanza qualora non si verificasse il caso nel quale confido, vale a dire che fra brevissimi giorni il ministro pei lavori pubblici presenterà alla Camera un progetto per l'esecuzione di quest'importantissima ferrovia.

**BILLIA A.** Non serve che io ricordi, a riguardo mio, la favola del cane che aveva paura dell'acqua fredda; dirò solo che si possono fare fallire in due modi i progetti, sia nettamente ricusando, sia tergiversando nelle trattative. I precedenti di quest'affare mi danno il diritto di sospettare che le trattative pendenti possano sempre riuscire a male, e possa avverarsi quel pericolo al quale già ho accennato, che cioè la concessione del Prediel vada innanzi a quella della Pontebba.

A che servirebbe trattare dopo perduta la precedenza? E ciò non dico a caso, nè il mio sospetto è senza fondamento, dacchè credo sapere che le trattative durino a cagione di un errore in cui persiste il Ministero. Si tratta di un apprezzamento riguardante il reddito chilometrico della ferrovia in questione, reddito che si vuole ostinatamente dal Governo ritenere nella misura di 16,000 lire, mentre con dimostrazioni quasi ufficiali si può fare ascendere alla somma di lire 36,000.

Se sussiste questo fatto, parmi non ci sia bisogno d'altro per far vedere che le trattative non sono punto giustificate, che sarebbe tempo che riuscissero ad un accordo e fosse infine presentato alla Camera il progetto di legge, pel quale mi riservo di domandare l'urgenza.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non credo mi sia permesso, durante le trattative, di dire alla Camera quello che il potere esecutivo sta facendo. Solo posso dichiarare che quanto asserisce riguardo al presente prodotto l'onorevole Billia, è lontanissimo dal vero, e che non c'è alcun dubbio intorno alla concessione e che realmente si sta trattando intorno alle condizioni relative.

#### INTERROGAZIONE DELL'ONOREVOLE BONGHI INTORNO ALL'ESECUZIONE DI ALCUNI ARTICOLI DELLA LEGGE 28 AGOSTO 1870 SULLE FERROVIE MERIDIONALI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bonghi nella tornata del marzo scorso aveva presentato questa domanda:

« Il sottoscritto intende interrogare il ministro dei lavori pubblici, circa l'esecuzione dell'articolo 1, paragrafo 1; dell'articolo 19, paragrafi 4 e 5; degli articoli 20 e 21 della legge 28 agosto 1870 sulle ferrovie. »

Prego il signor ministro dei lavori pubblici a dire se intenda rispondere sin d'ora a questa interrogazione.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io sarei pronto a rispondere all'interrogazione dell'onorevole deputato Bonghi.

**PRESIDENTE.** Onorevole Bonghi ha facoltà di esporre la sua interrogazione.

**BONGHI.** Ripeterò brevemente l'oggetto della mia interrogazione. La legge del 28 agosto 1870 corre già per il secondo anno della sua pubblicazione, cosicchè gli interessi di grandissima importanza, i quali avevano avuto da quella legge qualche sicurezza e promessa che sarebbero stati soddisfatti in un determinato tempo, hanno ragione di qualche sgomento, di qualche timore, di qualche allarme, vedendo che questa loro soddisfazione sia ancora protratta e non accenni neppure a poter essere concepita per ora.

Cominciano di nuovo a scorrere i termini delle costruzioni, e questi, scaduti, diventano incerti di nuovo i diritti e i doveri delle società, alle quali questi termini di costruzione erano imposti.

E necessario adunque, mi è parso, che il ministro dei lavori pubblici avesse modo ed occasione di dichiarare avanti a questa Camera, in che maniera ed in che tempo intende di procurare, per parte sua, che sieno adempiute le promesse fatte dalla legge deliberata dalla Camera nell'agosto del 1870; perchè l'adempimento di quelle promesse è un vero e preciso obbligo per il Governo.

Accennerò adunque assai brevemente ai varii tronchi di strada ferrata che sono rimasti così in sospeso dal 28 agosto 1870 in poi, tronchi, bisogna dire, che son ritornati in scena in quella legge per la più parte, poichè non vi erano votati per la prima volta. Il che rende più necessario, poichè è trascorso tanto tempo, che di questi tronchi si parla e si riparla, che qualche risoluzione precisa sia espressa dal potere esecutivo, qualche manifestazione di volontà chiara e certa di arrivare infine alla loro costruzione.

Il primo tronco il quale in questa legge fu riconfermato e rivotato, e del quale non credo che si sia nè punto nè poco proceduto nella sua costruzione da quel giorno in poi, è quello da Solofra ad Avellino.

Rispetto ad esso credo che gli studi siano stati compiuti. Forse, anzi di certo, la società delle romane, la quale ha obbligo di costrurre questo tronco, non si trova in grado di farlo col suo bilancio normale, non perchè in questo non vi sarebbe modo, ma perchè una parte non piccola delle sue entrate gli è contesa dal Governo, e il contrasto tra questo e la società è poco meno che perpetuo e in ogni cosa. Ad ogni modo, la convenzione del 1868 prevedeva, quello che s'avvera, che il soprappiù d'entrata della società non bastasse alla costruzione del tronco. Perciò, essa provvedeva che, in questo caso, sarebbe addetto alla costruzione di questo tronco un mezzo speciale, l'anticipazione