

Veda dunque l'onorevole Larussa anche da ciò, che non pare che l'amministrazione abbia bisogno di eccitamenti.

Quanto al tronco da Cutro a San Giovanni in Fiore, si ricordi l'onorevole Larussa delle osservazioni che ho fatte. La legge del 1869 è una legge complessiva, ed ha dato all'amministrazione la facoltà di ordinare i lavori nel modo che crede migliore per condurli a compimento nel termine in essa prefisso; nè può pretendersi che si faccia prima piuttosto questo o quell'altro tratto, o che s'intraprendano tronchi intermedi. Il ritardo di un tratto non significa ritardo nella esecuzione della legge, quando le opere che si appaltano ed intraprendono, costituiscono, in complesso, un impegno tale da porre l'amministrazione nella necessità di esaminare se, tenuto conto dei fondi di cui potrà disporre nei venturi esercizi, sia possibile proseguire l'attuazione di quella legge coll'energia adoperata finora.

Del resto il tronco da Cutro a San Giovanni in Fiore fa parte della strada nazionale della Sila, della quale si costruiscono attivamente i tratti dal Vallone Cupo a San Giovanni in Fiore. Sappia l'onorevole Larussa, e lo saprà forse meglio di me, che i progetti dei seguenti tratti, per difficoltà locali, e specialmente per mancanza di sicurezza, non si poterono ultimare nell'anno passato, ma sono assicurato dall'amministrazione che già i medesimi sono in corso di compimento, e che dentro l'anno se ne potrà fare l'appalto.

*Voci a destra.* Ai voti! ai voti!

**MORELLI SALVATORE.** E a me non dice niente? (*Si ride*)  
**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Scusi, vengo a lei.

L'onorevole Morelli deve sapere che tutte le strade obbligatorie, per le quali si presentano i documenti voluti, hanno diritto di avere il sussidio di un quarto della spesa per la costruzione: ed io sono sempre lietissimo quando posso assegnare questo quarto a tutte le strade obbligatorie, le quali hanno le condizioni prescritte dalla legge.

**MORELLI SALVATORE.** E gl'indennizzi?

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Per gl'indennizzi penseremo: sono cose speciali su cui non posso fare promesse generiche.

**MORELLI SALVATORE.** Ma mi ha scritto.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Farò esaminare quanto l'onorevole Morelli ha esposto alla Camera.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** « Capitolo 63. Costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (Spesa ripartita), lire 5,683,756.

« Capitolo 64. Apertura e sistemazione della rete stradale nell'isola di Sardegna (Spesa ripartita), lire 3,090,440.

« Capitolo 65. Compimento della rete stradale di conto nazionale e ricostruzioni di ponti sulle strade provinciali di Sicilia (Spesa ripartita), lire 2,112,860. »

Sul capitolo 65 ha facoltà di parlare l'onorevole Florena.

**FLORENA.** Nel 1865 fu spedito in Sicilia l'egregio ispettore senatore Possenti onde verificare lo stato delle strade nazionali stabilite colla legge 30 marzo 1862, n° 517, e di esaminare se alla detta rete di strade nazionali si dovessero aggiungere alcuni altri tratti. L'egregio uomo in una dotta ed elaborata relazione proponeva che la strada dalla marina di Santo Stefano a Nicosia fosse dichiarata nazionale, poichè quella strada, secondo la legge dei lavori pubblici del 1865, e precipuamente secondo l'articolo 10, aveva tutti i caratteri di una strada nazionale, poichè la stessa partendo da Santo Stefano Camastra che è situato sul mare settentrionale della Sicilia, andava a congiungersi a Terranova che giace sul mare opposto dell'isola, cioè al meridionale, percorrendo le tre importanti provincie di Sicilia, cioè Messina, Catania e Caltanissetta. Il Ministero nella Sessione del 1866 presentava speciale progetto alla Camera, perchè la proposta fatta dall'onorevole Possenti fosse convertita in legge.

Dopo breve discussione, nella quale prese parte l'onorevole mio amico Botta, quel progetto di legge, quasi ad unanimità, passò nella Camera. Anteriormente alla pubblicazione di quella legge, la strada dalla marina di Santo Stefano a Nicosia e da questo comune a Terranova, apparteneva alle tre suaccennate provincie della Sicilia, cioè Messina, Catania, Caltanissetta.

Le popolazioni delle tre provincie, quando fu pubblicata la legge del 28 giugno 1866, n° 3014, credevano che non si frapponesse ulteriore ritardo al compimento dei loro giusti e secolari desiderii, perchè essendo le risorse di quelle provincie limitatissime, naturalmente speravano che il Governo avesse provveduto nei lavori colla maggiore alacrità, moito più che coll'articolo terzo della citata legge per la rete delle strade nazionali in Sicilia era stata autorizzata la spesa straordinaria complessiva di circa 15 milioni di lire.

Però è stato veramente doloroso che le condizioni di quelle strade che prima appartenevano alle provincie, anzichè migliorare dopo che passarono a carico dello Stato, sono deteriorate, ed in una grande linea stradale di circa 200 chilometri, pel completamento della quale restavano a costruirsi soli 19 chilometri di strada circa, cioè 12 da Mistretta al Contrasto, limite tra la provincia di Messina e Catania, ed altri sette dal Contrasto a Nicosia. Per la costruzione di questi brevissimi tronchi non si è fatto quello che si poteva e si doveva praticare; sonosi fatti passare sei lunghi anni!

Il tronco di circa 12 chilometri, da Mistretta al Contrasto, per la intelligenza, zelo ed infaticabile attività dell'ottimo ingegnere Gaetano Priolo che redasse il progetto e che anche oggi raccomando alla benemerita del ministro, mercè ancora la promessa fatta dal benemerito municipio della città di Mistretta di