

PRESIDENTE. L'onorevole Interlandi ha presentata una interrogazione analoga, mi pare, a quella dell'onorevole Di Cesarò. Ne do lettura :

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'andamento delle costruzioni delle linee ferroviarie nelle provincie siciliane, e sui lavori di riparazione nella linea Siracusa-Catania. »

Onorevole Interlandi, le do ora la parola, e così l'onorevole ministro risponderà all'uno ed all'altro.

INTERLANDI. Dopo di avere a lungo parlato l'onorevole mio amico Di Cesarò sullo stesso argomento pel quale io aveva chiesto d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, non abuserò dell'indulgenza della Camera, massime nelle attuali contingenze, limitandomi soltanto a dire qualche cosa nel modo il più breve che mi sarà possibile.

Incomincio coll'esprimere all'onorevole ministro dei lavori pubblici i ringraziamenti miei e del paese per la solerzia colla quale egli, per parte sua, ha spinti i lavori ferroviari in Sicilia.

Dei quindici tronchi che, per legge del 28 agosto 1870, rimanevano a costruirsi nelle linee ferroviarie della Sicilia, quattordici furono già appaltati nel corso del 1871 e del 1872 e i lavori vennero incominciati presso a poco nelle epoche stabilite nei contratti di appalto. Il quindicesimo tronco il di cui appalto subì lunga tardanza perchè pendeva la questione sulla linea da preferirsi, se quella delle Caldare o quella di Montedoro, appena essa venne risolta fu pure, or non è molto, appaltato.

Il tempo della ultimazione dei lavori in ogni tronco, venne stabilito nei rispettivi contratti di appalto, per alcuni nel 1873, per altri nel 1874 e per l'ultimo nel 1875 o nel 1876.

Non è mancato l'impulso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici per sospingere i lavori, e però non son mancati i fondi destinati, nè si è cessato di lavorare.

Ma ciò non ostante è un fatto che le costruzioni non progrediscono o vanno a rilento. Nessuno di questi tronchi è compiuto, e la ultimazione dei lavori è sempre lungi dal raggiungerli. Ma per qual causa questi lavori durano eterni e non si compiono mai?

Siffatta condizione di cose proviene dai gravi danni che spesso, anzi quasi ordinariamente, avvengono nei lavori dei tronchi in costruzione.

Ma da qual causa sono originati questi danni? Provengono da cattivo tracciamento delle linee, o da difetto di completi progetti per manco di previsione di quelle opere d'arte necessarie alla conser-

vazione dei lavori, o da cattiva direzione degli uffici tecnici locali, o da cattiva esecuzione dei lavori?

In ogni modo, qualunque ne fosse la causa, essa ingenera due gravissimi mali: l'uno il ritardo al compimento delle linee, l'altro l'esaurimento dei fondi destinati per le opere di costruzione invertendosi invece a quelle di riparazioni dei danni.

Su queste cose è che io prego di chiarirmi l'onorevole ministro dei lavori pubblici sicuro che a lui non rimasero inosservati questi fatti; che abbia portata la più seria attenzione sugli'inconvenienti che si deplorano e che nello zelo da cui è animato ne abbia indagate le vere cause e studiati i mezzi i più efficaci per apportarvi i più pronti, i più radicali rimedi.

L'onorevole ministro non ha predilezione, non ha preferenza alcuna per questa o quell'altra provincia, per questa o quell'altra linea. Io ne ho piena fede e sarebbe ingiustizia opinare altrimenti. Egli come un buon padre di famiglia tratta ed ama ugualmente tutti i suoi figli.

Ma mi permetto di osservare che anche un buon padre di famiglia, senza menomare la sua benevolenza, le sue paterne cure verso gli altri figli deve talvolta rivolgere più assiduo l'occhio benigno su quello tra essi che mostra di fare migliore e più pronta riuscita, e di ricambiare il domani i vantaggi alla famiglia intera.

Del pari, l'onorevole ministro, della qual cosa non dubito punto, senza menomare le sue sollecitudini per tutti gli altri lavori, non deve spostare l'occhio suo vigile da quelle linee che danno, più prontamente almeno, maggiori proventi allo Stato, che è tanto dire essere, per necessaria conseguenza, di maggiore utilità allo sviluppo economico e perciò tanto più grande, più urgente il bisogno di compiersi.

Ora delle linee ferroviarie dell'isola di Sicilia generalmente si crede che fruttino assai meno di tutte le altre, che sono di gran peso alla finanza, che nulla o poco v'ha a sperare su di esse.

L'importanza di quelle linee non può rilevarsi a colpo d'occhio alla sola lettura dei quadri dei prodotti ferroviari tali quali vengono pubblicati anche nella gazzetta ufficiale, perchè in quei quadri, esse, sono comprese e confuse nella rete calabro-sicula, la quale complessivamente non produce che lire 5800 per chilometro appena.

Bisogna entrare nei dettagli, e l'onorevole ministro sa meglio di me quanto producono esclusivamente le linee ferroviarie dell'isola.

La linea da Messina a Catania frutta ben 12,700