

non abbiamo fatti i ponti. Ora, i ponti di cui discorrono le leggi che ho citate non sono quelli delle strade che noi abbiamo costrutte, ma appartengono a strade che già esistevano in Sicilia, e per le quali il Governo cessato non li aveva mai fatti.

Ciò però non cambia la sostanza della questione: questi ponti sono stati voluti dalle leggi votate dal Parlamento, e bisognerà farli. Ma, per farli ci vogliono danari. Ora, i danari che a me restano delle somme assegnate dalle leggi attuali per le strade di Sicilia, credo che non mi lascino spazio per costruire anche questi ponti.

E questa una questione che deve rimanere aperta, e che non si può risolvere nella discussione di questo bilancio. Quando la Camera discuterà un'altra questione di viabilità molto più generale, allora tratteremo quest'argomento sotto il suo vero punto di vista, cioè come e donde attingere i mezzi per compiere alcune delle opere contemplate dalle leggi esistenti.

Se l'onorevole Maurigi si accontenta di questa che è la sola spiegazione, che è la sola risposta che io in questo momento posso dare al suo quesito, io avrò occasione di ringraziarlo.

L'onorevole Maurigi ha richiamato quindi la mia attenzione sopra l'utilità che vi sarebbe di istituire un servizio regolare di diligenze per il bisogno postale tra i diversi tronchi ferroviari rimasti in lacuna.

Certamente dove la posta può giovare dei tronchi di ferrovia che vanno mano mano aprendosi all'esercizio non tralascio di istituire un servizio postale lungo le strade carreggiabili che congiungono i tronchi di ferrovia rimasti interrotti. Ma di più egli mi ha domandato per quando io possa promettere che l'intera linea da Cotrone a Reggio possa essere aperta all'esercizio.

A questo riguardo io potrei dare assicurazioni abbastanza precise; ma siamo in un tema che di sua natura è molto sfuggibile alle previsioni degli uomini, perchè è sotto il predominio di elementi che non dipendono dalla volontà nostra. Non di meno credo che dei quattro tronchi che sono in costruzione tra Assi e Cotrone, che renderanno la linea tutta compiuta, quella da Assi a Soverato potrebbe essere aperta all'esercizio nella prima quindicina del mese di aprile.

Ho già una domanda del direttore dei lavori che per la fine del mese mi chiede una Commissione di ricognizione dello stato della linea.

Il secondo tronco potrà essere aperto all'esercizio al più tardi un quindici giorni dopo che sarà aperto il primo. Cosicché ritengo che dentro il

mese d'aprile potranno aprirsi all'esercizio i due tronchi, Assi-Soverato, Sorrento-Catanzaro. Da Catanzaro a Cotrone vi sono due altri tronchi in costruzione; da Catanzaro a Rocca Bernalda, e da Rocca Bernalda a Cotrone. I lavori di questi due tronchi hanno proceduto sempre molto regolarmente; i lavori del tronco Cotrone-Rocca Bernalda parvero anzi fino a qualche tempo fa procedere meglio dei lavori del tronco susseguente.

Ma alcuni accidenti meteorologici degli ultimi mesi hanno ritardato d'alquanto i lavori del tronco Cotrone-Rocca Bernalda. Questo tronco contiene una galleria notevole, la galleria di Cutro. I lavori della galleria procedevano benissimo, però l'argine stradale dell'imbocco nord-est ha sofferto per causa di violentissime piene di torrenti, e questi danni hanno portato per conseguenza anche un ritardo nei lavori della galleria, che si giovavano di un binario stato già messo in opera sull'argine.

Però, se le previsioni non m'ingannano, anche questi due tronchi potrebbero essere aperti al più tardi alla fine dell'anno corrente. Così che al Natale del 1875 la locomotiva potrà correre direttamente da Roma a Reggio di Calabria.

L'onorevole Maurigi mi chiede ancora conto della sorte del progetto di legge dei piccoli porti, legge che io ebbi l'onore di presentare l'anno scorso a questa Camera. Perchè quest'anno non mi sono indotto a presentare di nuovo lo stesso progetto? La ragione è facile ad intendersi.

L'onorevole Maurigi ha ricordato già l'accoglienza che un progetto per i lavori di molto maggiore importanza ed urgenza ebbe l'anno passato da uno dei rami del Parlamento. Ora, il progetto di legge che riguarda i piccoli porti, sebbene non contempli una spesa di gran rilievo, pure, considerato che l'importanza loro è molto meno di quella di porti maggiori, non è da meravigliare se il ministro si è peritato un poco prima d'esporsi a rimettere innanzi alla Camera un progetto di spesa che aveva poca probabilità di essere accolto. Ma l'onorevole Maurigi avrà notato nel progetto di legge, col quale ho proposto di nuovo alla Camera la spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori necessari per i grandi porti, come io abbia dichiarato che, se la Camera si contenta di aumentare questa spesa dei porti che ora è di lire 2,200,000 circa, non più che di lire 1,300,000 all'anno, con quest'aumento si possono fare i lavori richiesti così urgentemente per i grandi porti, ed ancora i lavori richiesti nell'interesse dei porti minori. Escludo però da questa spesa quella che non so a quanto ammonterà, e che forse sarà inevitabile, cioè la spesa necessaria per la sistemazione del porto di Genova. Per il porto di Genova,