

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

MAZZARELLA. Accetto per il meglio le dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro. Mi dispiace però che in questo momento non abbia egli potuto fissare un capitolo, che riguardi quel tronco ferroviario. Sperando di ottenere qualche cosa, se non per quest'oggi, almeno per domani, accetto, ripeto, le dichiarazioni dell'onorevole ministro, e ne lo ringrazio.

BRESCIA-MORRA. Quando l'onorevole deputato Spaventa divenne ministro dei lavori pubblici, io ebbi la speranza fermissima che egli, colla sua energia e colla sua attività, avrebbe dato maggior impulso ai pubblici lavori, ed avrebbe fatto eseguire le leggi votate dal Parlamento, e quindi sperai che il tracciato di ferrovia da Lauro ad Avellino divenisse un fatto compiuto; ma disgraziatamente sono rimasto deluso nelle mie speranze.

Non oserò dire che ciò sia dipeso da mancanza di buona volontà e di energia da parte dell'onorevole ministro, ma il fatto sta ed è, che da circa due anni che l'onorevole Spaventa è ministro dei lavori pubblici, quel tronco di ferrovia non è progredito di un chilometro solo. E, invero, allorchè egli divenne ministro, trovò questa condizione di cose: il primo tratto cogli studi approvati e prossimo ad essere messo agli incanti, ed oggi questo primo tratto ha gli studi approvati, ed è prossimo a tornare ad un terzo o quarto incanto; trovò il secondo tratto dato in appalto, con una galleria di 2800 metri circa, ed ora questo secondo tratto si trova ancora dato in appalto, e la galleria non è progredita oltre di quello che era allora, cioè di circa 500 metri; e con i mezzi che oggi usa l'appaltatore non sarà finita nè pel 1875 nè pel 1878. Trovò il terzo tratto, di cui gli studi non erano ancora approvati per la questione dell'ubicazione della stazione di Avellino, ed oggi questo terzo tratto sta nelle stesse condizioni d'allora, cioè gli studi non ne sono stati approvati ancora, perchè la questione di quella stazione non è ancora definita. Questo è il fatto. Non dirò, ripeto, che al ministro sia mancata la volontà o l'energia di fare o di obbligar altri a fare quello che aveva obbligo di fare, ma le cose pur troppo stanno così.

Ma lasciamo il passato, e per ora mi limiterò a raccomandare al ministro praticamente due cose: la prima, quella di vedere se sia il caso di sciogliere l'appaltatore del secondo tratto dal contratto che egli ha assunto, perchè è evidente che egli non può mantenere gli impegni presi; dovrebbe consegnare questo tratto costruito per il 1875, e questo è impossibile. Della galleria di 2800 metri, appena ne ha forati 500 metri in piccola sezione, ed è, parmi, evidente, che per il 1875 non potrà fo-

rare tutto il resto in grande sezione. La seconda raccomandazione si è, che badi all'ubicazione della stazione di Avellino. Egli sa che col primo progetto questa stazione veniva messa a circa 4 chilometri lontana dalla città. Ora, con una stazione posta a tale distanza, la ferrovia sarebbe per Avellino una derisione. Allora il Ministero trovò conveniente di far rivedere questi studi per trovar modo di avvicinare di più la stazione alla città di Avellino. E questi studi sento che ora sono stati compiuti e presentati nuovamente al Ministero dagli ingegneri della società.

Io però metto il ministro in guardia su di un fatto.

La differenza di spesa tra le due stazioni, l'ingegnere capo delle ferrovie romane la fa ascendere a circa 800,000 lire. Ma badi che questa differenza non dipende soltanto dalla diversa ubicazione della stazione, ma dipende anche dal modo diverso di costruirla. Perchè quella che si voleva costruire nel 1872 è molto diversa da quella che si vuole costruire oggi; essa è più vasta assai.

Quanto poi alla questione generale, che è quella stessa del giugno 1872, io spero che il ministro voglia avere la cortesia di fare qualche cosa, e di non preoccuparsi di certe combinazioni che non hanno alcuna relazione con la costruzione del tronco.

Per ora, questa costruzione è una cosa indipendente dalle convenzioni ferroviarie; che essa sia fatta prima, o dopo la discussione, o anche l'approvazione di esse, ciò non toglie, nè aggiunge nulla alla sostanza del progetto di legge presentato dal ministro.

Vengo ora alla questione che più mi preoccupa, quella del bilancio.

Nel 1872 fu stanziata nel bilancio dei lavori pubblici, per la costruzione di questa ferrovia, la somma di lire 500,000; nel 1873 lire 700,000; nel 1874 furono stanziate lire 2,260,000, in tutto lire 3,460,000.

La spesa totale prevista per questa strada fu di lire 5,400,000, e quindi nel bilancio che ora discutiamo si è stanziata la somma residuale di 1,481,100 lire. Se non che delle somme stanziate negli anni precedenti non essendosene spesa che una piccola parte, bisognava riportare in questo bilancio tutta la somma rimasta a spendersi, e non già solamente un milione, come Ministero e Commissione hanno creduto di fare, segnandolo nella colonna « Trasporti dal bilancio definitivo di previsione del 1874. »

In tal modo si vengono a far sparire dal bilancio lire 3,135,000, le quali non so se andranno in economia, od in minorazione del disavanzo. Ora, poi-