

Capitolo 9. Concorsi obbligatori per opere stradali, lire 27,691.

L'onorevole De Blasio ha facoltà di parlare.

DE BLASIO. Io non so veramente se sia questo il posto più opportuno... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

DE BLASIO. Non so veramente, dicevo, se sia questo il posto più opportuno nel quale io possa muovere un'interrogazione e fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici: e non vorrei incorrere nell'osservazione che egli testè faceva agli onorevoli Alvisi e Rizzardi per la inopportunità delle loro raccomandazioni nel luogo in cui le facevano. Se questo pure non è il posto più opportuno per lo scopo che io mi propongo, la Camera ed il ministro vorranno esserne indulgenti a me per la poca esperienza che io posso avere nella discussione dei bilanci dello Stato, a cagione della poca pratica parlamentare che ho.

L'interrogazione e la raccomandazione che insieme io voglio fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici si riferisce ad un'antica vertenza fra la provincia di Reggio-Calabria e la cessata società Vitali, Charles, Picard e Comp., concessionaria della costruzione della ferrovia Reggio-Taranto. Questa vertenza si riferisce alla costruzione, cui era obbligata la società predetta, delle travate metalliche sui ponti della ferrovia a doppio binario per l'esercizio della strada provinciale, che noi chiamiamo laggiù la strada provinciale del Jonio, la quale corre a mezzogiorno della provincia di Reggio-Calabria parallelamente alla ferrovia Reggio-Taranto.

Io non so se sia stato lodevole il concetto dell'amministrazione provinciale all'epoca in cui chiese ed ottenne dal Governo del Re che sui ponti della ferrovia Reggio-Taranto la strada provinciale ionica prendesse il passaggio dei numerosi torrenti che percorrono quella plaga; dubito che quel concetto sia stato lodevole, imperocchè per ottenere cotesto scopo l'amministrazione provinciale nella costruzione di quella strada ha dovuto tenersi parallelamente alla ferrovia più verso il mare che verso la mezza costa, e si è scbarcata ad una spesa enorme appunto per l'obbligo che ha avuto di discendere frequentemente dalla mezza costa verso il mare per raggiungere i ponti della ferrovia e su di essi prendere il transito dei numerosi torrenti ai quali testè ho accennato.

Ma quale che sia il giudizio che si abbia a fare del concetto che determinò le deliberazioni dell'amministrazione provinciale di Reggio Calabria, la cosa è oramai fatta, e non si può più disfarla. Solo questo è da deplorare, che quel concetto il quale ha obbligato l'amministrazione provinciale, ad erogare

delle enormi somme, delle somme le quali per molto hanno contribuito allo squilibrio finanziario di quella provincia, è a deplorare, dico che quel concetto non abbia avuto la sua intera esplicazione, in quanto che la società Vitali-Charles, Picard e Comp., si sia rifiutata infino all'ultimo giorno della sua esistenza, alla costruzione di quelle travate metalliche che dovevano servire precisamente al transito della strada provinciale ionica. E ciò che devesi soprattutto notare è questo, che mentre la società Vitali-Charles, Picard e Comp. rifiutava la costruzione di queste travate metalliche, dall'altra parte spiegava un'abilità, la quale può trovare degli ammiratori, ma non è certamente lodevole che abbia da trovar degli imitatori, per trarre sovente in inganno l'amministrazione provinciale di Reggio, obbligandola a costruire le rampe le quali avevano a servire perchè la strada provinciale potesse avere il transito sulle travate metalliche di là da venire e sarebbero invece servite a difendere l'argine stradale ferroviario, precisamente in quei medesimi punti dallo irrompere dei torrenti, perchè questi trovassero a schermo dell'argine stradale ora detto, il corpo della strada provinciale.

Eppur questo è avvenuto, signori, che l'amministrazione provinciale di Reggio Calabria sia stata indotta, per il desiderio di poter ottenere questo sperato transito colle travate metalliche, sia stata indotta, ripeto, a prestarsi a codesto inganno costruendo le sue rampe in prossimità di quei torrenti.

Al momento in cui cessava dai suoi obblighi la società Vitali-Charles-Picard, per la costruzione della strada Reggio-Taranto, era un solenne arbitrato il quale metteva a carico dello Stato parecchi oneri che prima erano a carico della società suddetta; l'amministrazione provinciale di Reggio Calabria credette che quell'obbligo che era prima a carico della società passasse invece all'amministrazione dello Stato. Ma le travate metalliche sui ponti della ferrovia sono anche oggi allo stato di desiderio; e quella strada provinciale che ha costato la egregia somma di un paio di milioni alla provincia di Reggio-Calabria, è tuttavia destinata nell'inverno al pascolo degli armenti, in quanto che su di essa cresce rigogliosa l'erba, imperocchè non vi ha un solo pedone che si attenti a percorrerla, che non saprebbe come fare per attraversare a guado i torrenti. Ella è questa una condizione di cose la quale certo non può lungamente durare; ed io mi auguro che dalla bocca dell'onorevole ministro dei lavori pubblici possa venire a quelle popolazioni una parola rassicurante, la quale faccia sperare che una buona volta esse possano ottenere il transito sui