

proponga che la Camera voglia deferire l'esame di questo disegno di legge a quella stessa Commissione, che, già nel febbraio di quest'anno, si pronunziò sopra un analogo disegno di legge.

Metto a partito questa proposta.

(È approvata.)

Invito l'onorevole Di Revel a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

DI REVEL, *relatore*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per l'aggregazione del comune di Brandizzo al mandamento di Chivasso. (V. *Stampato*, n° 188-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO STATO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1882 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Torniamo al bilancio.

Capitolo 139. Spese in conto capitale sulle ferrovie calabro-sicule in esercizio per lavori di completamento ed ampliamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario, lire 5,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. Fra i lavori compresi in quest'articolo sono la galleria di Fucie ed il binario al porto di Licata già contemplati nei capitolati d'appalto della concessione primitiva del tronco Favarotta-Licata. L'onorevole ministro sa di quanta urgenza sia il provvedere alla costruzione della galleria per sopprimere la variante provvisoria colla quale si fa attualmente un servizio che tanto lascia a desiderare. Non parlo dell'utilità del binario al porto, limitandomi solo ad accennare come la stazione di Licata è insufficiente pel disimpegno del servizio dei passeggeri e delle mercanzie. Il binario prolungato sgombrerà la ferrovia di una massa di mercanzie accatastate, e renderà più agevoli e meno costose le operazioni d'imbarco. Non dubito che l'onorevole ministro farà il possibile per affrettare questi lavori, penetrato come deve essere della loro importanza. Però mi sia lecito fare qualche osservazione in ordine alle obiezioni che si mettono avanti dalla società esercente per il complemento di talune opere alla medesima affidate. Alludo alla deficienza d'acqua che si lamenta in qualche stazione e segnatamente in quella di Favarotta, per cui avviene che treni speciali in appositi vagoni trasportano l'acqua necessaria all'alimento delle macchine. Un tale espediente, oltre all'essere assai costoso, riesce di grave

perturbamento al servizio, onde in quel breve tratto si deplorano ritardi enormi, sia nei treni-merci che in quelli viaggiatori. Or se effettivamente vi fosse deficienza d'acqua, capirei che si ricorresse a questo partito estremo: ma deficienza d'acqua non v'è, e solo si disputa della qualità, variando i giudizi sulla bontà dell'acqua, se sia potabile o meno.

I signori ingegneri che hanno esaminato varie qualità d'acqua messe a loro disposizione, le hanno trovate tutte da rigettare. È da avvertire pertanto che parecchie di codeste acque giudicate non adatte allo scopo, servono attualmente ai bisogni domestici, ed anche all'uso potabile di migliaia di individui. Io non so come l'acqua che tutti, o bene o male, si rassegnano a bere, non possa poi essere adatta per alimentare una locomotiva, ed è su questo punto che io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro. Io convengo che l'acqua non avrà quella qualità che gli ingegneri desiderano; gli scienziati, però, in molte cose sono di difficile contentatura: per esempio, a Palermo si sono analizzate tutte le acque ed il risultato è stato questo, di trovare che la città decantata ricca di sorgenti, ora non possiede alcun'acqua veramente potabile; quindi non mi sorprenderebbe che gli ingegneri delle ferrovie non trovassero acqua adatta alla bollizione entro le caldaie delle macchine. Ad ogni modo, io dico, bisogna servirsi di ciò che si ha, e quindi trarre partito dalle acque di cui disponiamo.

In Africa si costruiscono delle ferrovie e l'acqua in Africa non è certamente migliore di quella che abbiamo in Sicilia. Quindi io mi raccomando all'onorevole ministro perchè affretti una risoluzione su questo argomento, e della quale si avvantaggerà il commercio della nostra nazione.

E, poichè sono su questo argomento, debbo lamentare anche la insufficienza del materiale mobile su quella linea. È da nove mesi che essa linea è aperta all'esercizio e, pur nondimeno, il traffico degli zolfi, per quasi tre quarti dell'intero abbasso dalle miniere, si fa ancora a dorso di muli; ciò avviene perchè mancano i carri merci. Non parlo dei disguidi a cui vanno incontro i negozianti, i quali promettono di consegnare ad epoca determinata le loro merci, e poi non possono adempiere ai loro impegni per mancanza dell'amministrazione ferroviaria, la quale non fornisce i mezzi per trasportarle. Non parlo nemmeno dei ritardi, taluni inevitabili, tali altri capricciosi, che si sperimentano nella consegna delle merci. Ciò cui preme assolutamente di provvedere, si è alla deficienza del materiale mobile. Io non ho qui presente una statistica del materiale assegnato a quella linea, e mi rincresce di non averla, giacchè mostrandola, l'onore-