

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

della Sicilia, con le altre provincie occidentali. E presenta pure un altro vantaggio: essa percorrerà l'amena vallata dell'Alcantara dove scorre uno dei pochi fiumi perenni della Sicilia, il quale potrà diventare forza motrice naturale per lo stabilimento d'epifici e d'industrie. Lambisce poi ricchi ed ubertosi territori, finora privi di regolari comunicazioni come sarebbero Francavilla, Cesarò, Capizzi, Mistretta, Troina, Nicosia, Randazzo, Leonforte ed altri. Metterebbe finalmente in diretta comunicazione il porto di Messina coi centri minerari della isola, e la patriottica città del 1° settembre, otterrebbe così un lieve compenso per i molti e generosi sacrifici spontaneamente e senza secondo fine fatti alla causa nazionale.

Spero quindi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici favorirà questa linea non solo, ma vorrà anche aggiungerla in quel tale progetto del quale ci si fa sperare la presentazione nella prossima Legislatura.

Finalmente rivolgo un'ultima preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Branca, l'altro giorno, colla sua facile ed elegante parola, proferì una frase, la quale ha una certa apparenza di verità. Egli ha detto che in fatto di ferrovie vi sono figli di mano destra e figli di mano sinistra. Veramente, leggendo l'allegato unito alla relazione della Commissione, nel quale si enumerano i tronchi già in costruzione, si scorge che per la Sicilia vi sono due linee in seconda categoria: la linea Siracusa-Licata, che ha una percorrenza presunta di 181 chilometri, e la linea Messina-Patti-Cerda, che ne ha 204. Ora sapete quanti chilometri sono in costruzione nella linea Siracusa-Licata? Ve ne sono 8 e nella Messina-Patti-Cerda ve ne sono 24!

I confronti sono odiosi e mi ripugnano, del resto mi preoccupa solo dell'avvenire. Vorrei perciò sapere dall'onorevole ministro s'egli intende, appena votato il presente disegno di legge, dare in appalto gli altri tronchi, pei quali sono già compilati i progetti.

Dal citato allegato si rileva che il tronco Cefalù-Lascari è già ammesso dal Consiglio di Stato. Se quindi si darà questo tronco in appalto, si metterà in comunicazione Palermo con Cefalù, cosa già abbastanza importante. È stato pure approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il tronco Messina-Saponara, come pure il tronco San Filippo-Barcellona; anzi, questo è stato approvato fin dal marzo passato: io quindi vorrei sapere la ragione per cui l'esame di questo tronco ferroviario non è stato ancora presentato al Consiglio di Stato.

Finalmente sono in compilazione i disegni Barcel-

lona-Oliveri e Oliveri-Patti. E, se l'onorevole ministro desse, appena approvata questa legge, in appalto questi diversi tronchi, si verrebbero a soddisfare, almeno in parte, i desiderii ardenti di quelle popolazioni, facendo per ora correre la vaporiera da Messina a Patti. Io non presento proposta, perchè forse anche i deputati della città e provincia di Palermo crederanno dover appoggiare il deliberato, credo del 7 maggio, emesso dal loro Consiglio provinciale. Solo attenderò la risposta dell'onorevole ministro, dalla quale giudicherò se convenga fare qualche proposta formale. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio. Ma, onorevoli colleghi...!

Passiamo alla linea 18: Siracusa-Licata.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. L'insufficienza dello stanziamento per questa linea obbliga anche me a fare brevi osservazioni, quantunque convinto in precedenza che non ne ricaverò alcun costrutto. Le mie osservazioni sono rivolte tanto all'onorevole ministro, quanto alla degna Commissione, la quale ci ha presentato una relazione elaborata e fornita di allegati grandemente istruttivi. Io mi lusingavo che la lettura della stessa mi avesse illuminato sulla bontà delle ragioni e dei criterii che presiedettero alla distribuzione delle somme nella redazione delle tabelle; confesso che rimasi pienamente deluso nella mia aspettazione.

Ricordo che la legge del 1879 s'informava al principio che in genere le ferrovie dovessero avere la precedenza di costruzione, secondo le diverse categorie nelle quali erano collocate; si voleva che quelle di prima categoria fossero costruite prima di quelle di seconda, e queste, prima di quelle di terza, per modo che ultime, per ordine d'importanza e di tempo, venissero le ferrovie di quarta categoria; invece l'attuazione della legge ci ha portato a questo risultato, strano e contrario alle comuni previsioni, cioè che molte delle ferrovie di terza e quarta categoria saranno compiute più presto di quelle di seconda e prima categoria.

Gettando lo sguardo sulla tabella delle linee di 3ª categoria trovo degli stanziamenti eccessivi in proporzione di quelli consentiti per la 2ª categoria. Onde avverrà indubbiamente che parecchie linee riconosciute d'importanza minore, e perciò collocate in 3ª categoria, si troveranno compiute quando quelle di 2ª categoria saranno appena iniziate.

Ma sorpasso su questo argomento che mi condurrebbe ad un esame delle ripartizioni senza risultato utile, non essendo possibile alcuna modificazione degli stanziamenti complessivamente notati