

schiera dei deputati iscritti per portare lamenti, o fare raccomandazioni, sopra le nuove linee complementari.

Io sento dunque il dovere di acquistarmi almeno il merito della brevità. La mia priorità d'iscrizione, va forse di pari passo colla maggiore ingiustizia di trattamento fatto alla linea Messina-Patti-Cerda per la quale ho chiesto di parlare e che spero di dimostrare con poche parole. L'allegato n° 38 alla relazione della Commissione del bilancio, ci fa sapere come dei 1242 chilometri di 2<sup>a</sup> categoria previsti con una spesa in 250 milioni, 573 chilometri siano già appaltati con la spesa di 121 milioni, ciò che significa che è appaltata la metà dei chilometri da costruirsi e per quasi la metà della spesa prevista.

Ora, esaminando lo stato attuale della ferrovia Messina-Patti-Cerda, io trovo che sono appaltati solamente 52 chilometri sopra 205 di percorrenza, cioè il quarto, e che sono appaltati per una spesa di 16 milioni circa, che è presso a poco il quarto del prezzo reale che costerà questa ferrovia.

E l'ingiustizia apparirà maggiore, ove si consideri che questi lavori appaltati saranno terminati fra altri tre anni, sicchè ne consegue il risultato di avere questo stesso quarto fra altri tre anni! È bene sapere, o signori, come risulta da relazioni ufficiali, che il termine degli appalti dati per le linee complementari oscilla dai 5 ai 16 mesi; pochi tronchi dovevano finirsi in 24 e 30 mesi; e solamente i quattro tronchi della ferrovia Messina-Patti-Cerda, per speciale benevolenza, si dovranno compiere in 36 mesi! (*Conversazioni*)

**Presidente.** Prego di far silenzio.

**Sciaccia della Scala.** Eppure questa ferrovia è di un grande interesse nazionale, essendo la continuazione della Eboli-Reggio!

Aggiungasi che, anche secondo la tabella annessa alla legge sulle ferrovie complementari, questa ferrovia, mercè il sistema di anticipazioni di capitale ecc., dovrebbe esser completata nell'anno 1890.

Ora noi, dopo 7 dei 10 anni stabiliti, cioè nel 1887, con gli appalti che sono stati fatti, avremo solamente pronto il quarto della linea, mentre dovremmo avere quasi i tre quarti finiti. E questo non è tutto. Furono appaltati due tronchi da due lati opposti della linea: dal lato della provincia di Messina il tronco Saponara-San Filippo, e dal lato di Palermo il tronco Fiumetorto-Lascari. Questi tronchi furono terminati l'anno scorso.

Ebbene, questi tronchi resteranno inutilizzati, perchè gli altri che devono esserne la continuazione saranno terminati solamente fra tre anni! E io do-

mando, se sia giusto che solamente nel 1887, se pure sarà possibile, quelle popolazioni abbiano un primo vantaggio dall'esercizio di due piccoli tronchi!

Io non faccio raccomandazioni nè attendo promesse, perchè l'esperienza del passato me ne consiglia.

Io faccio soltanto appello all'equanimità dell'onorevole ministro, affinchè voglia affrettare i lavori dei tronchi già appaltati, come sarebbe pel tunnel di Messina, a cui mi si dice che si lavori ben poco, e per i tronchi in costruzione Lascari-Cefalù, Fiumetorto-Lascari, in modo da metter presto in comunicazione Cefalù con Palermo.

Inoltre, dico che sarebbe non soltanto atto di evidente giustizia ma di dovuta riparazione, appaltare immediatamente i tronchi, già studiati, da San Filippo a Patti, che non costano molto.

È così che si potrà avere qualche piccolo esercizio al più presto possibile.

Non credo, domandando ciò, di chiedere favori, ma solamente giustizia a favore di quelle popolazioni che non hanno nemmeno un chilometro di strada ferrata, pure avendo comuni con le altre provincie tutti i sacrifici.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

*Una voce.* Non c'è.

**Presidente.** Non essendo presente, perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Dotto.

**Dotto.** L'Italia per la sua forma allungata, non avrà mai troppo di ferrovie, le quali cerchino di avvicinarne le provincie più lontane. Però molte di queste ferrovie rimarranno un vano desiderio, o difficilmente saranno compiute, se non saranno passate ad una categoria superiore, a quella alla quale furono assegnate.

Tra le altre io intendo parlare della linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, la quale è importantissima, sia per ragioni militari, sia per le località che attraversa, sia perchè ove fosse prolungata, come è speranza e desiderio delle provincie di Macerata, di Ascoli, di Teramo e di Chieti, sarebbe la linea sub-appenninica orientale la quale congiungerebbe, lungi dal mare Adriatico, gli Abruzzi colla Romagna, cioè gli Abruzzi coll'importantissima pianura Padana, o dirò meglio colla parte orientale della pianura Padana.

Ma tralasciando di accennare al vantaggio di questo suo prolungamento, dirò come, a parer mio, le vere arterie principali, che unir dovrebbero Roma colla parte orientale della pianura Padana, si ridurrebbero a tre: la linea Roma-Chiusi-Firenze-Pistoja-Bologna, la linea Roma-Ficule-Pe-