

chi, e si potrà bandire l'asta quando si vuole. Ma quando ciò sarà fatto, per dare esecuzione ai lavori, dove sono i mezzi? Al n° 9 del sub-allegato C, non trovo assegnata altra somma che lire 127,000, delle quali 100,000 a carico dello Stato, e 27,000 della provincia. Dunque non si farà nulla di nulla, e trascorrerà inutilmente tutto il 1885.

Ma le esigenze militari (indipendentemente da questo propugnacolo che si chiama il quadrilatero) non vi dicono, onorevole ministro, che questa linea è indispensabile per profittare di quell'altra linea Legnago-Monselice che dovrebbe essere aperta nel 1885? Volete voi attendere a utilizzarla fra tre, quattro, cinque anni, quando potrà avere la comunicazione colla Legnago-Mantova?

A me davvero sembrano queste negligenze poco compatibili con le esigenze vere degli interessi nazionali. E mi rincresce che anche questa volta, dovendo parlare su questo argomento, non posso proprio contenermi in quei modi che sarebbero di mio grandissimo desiderio per la stima che ho dello spirito retto ed equo dell'onorevole ministro e della Commissione.

Nel capitolo 120 è stanziata una somma complessiva per tutte le costruzioni ferroviarie, in lire 56 milioni 715,000. Se l'onorevole ministro mi dicesse: io derogherò da questa designazione del sub-allegato C, ed assegnerò debitamente i fondi che sono necessari per la linea sulla quale voi parlate, io me ne accontenterei, poichè non credo che si voglia lasciare non costruita una ferrovia per la quale tutto è fatto, che ha già ottenuto il parere favorevole di tutte le autorità abilitate a darlo, e per la cui costruzione, almeno nei primi tre tronchi, null'altro rimane a fare che bandire le aste, nè io potrei contentarmi della sola promessa di bandire queste aste; poichè ove pure fossero deliberati gli appalti, manca coll'attuale riparto delle somme, il danaro necessario ai lavori.

È dunque su questo argomento che ho bisogno di esplicite dichiarazioni per parte dell'onorevole ministro. E io attendo dalla cortesia sua e del relatore della Commissione, queste nette, precise dichiarazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio Enrico.

Fazio Enrico. Alcuni tronchi della ferrovia Isernia-Caianello sono stati dati in appalto e vanno a rilento nella costruzione; altri non sono nemmeno appaltati, ed altri non sono nemmeno studiati, per quanto io ne conosco, come non è punto studiata la linea Solmona-Campobasso.

Per queste due ferrovie io faccio calda preghiera al ministro dei lavori pubblici affinchè abbia la

compiacenza di provvedere per la pronta costruzione dei tronchi già appaltati, e per lo studio degli altri specialmente di quelli della linea Solmona-Campobasso che, ripeto, non è ancora studiata. Spero che queste preghiere fatte così laconicamente saranno esaudite.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Picardi.

Picardi. Aggiungerò altre brevi osservazioni a quelle gravissime esposte testè dall'onorevole Sciacca della Scala in ordine alla linea di cui egli ha parlato; la Messina-Cerda. E comincerò per rivolgere una semplice domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per la legge del 1882, e per l'annessa tabella, fu stabilita la quota che restava assegnata per la costruzione di questa linea, e stabilivasi per la stessa la parte dei fondi annualmente assegnati sul bilancio. Con la somma a questa linea attribuita e, per effetto della medesima tabella, erasi data formale e solenne assicurazione che nel 1890, tuttochè non interamente completa, si sarebbe l'intera linea aperta all'esercizio.

Ora io domando all'onorevole ministro se egli possa, nella sua coscienza, assicurare che nel modo come si conducono i lavori, nel modo come si procede agli appalti, possa questa parte della legge essere eseguita quale fu dal Parlamento votata.

Se quando già sono scorsi cinque anni, e non si è aperto all'esercizio un solo chilometro di strada; se trovandosene fino a questo giorno appaltati solamente 50 chilometri, si possa lealmente lusingarsi che nei 5 o 6 anni che restano, si riesca ad appaltare e costruire gli altri 150 chilometri necessari per completarla, tanto più che per questa linea era assai facile eseguire puntualmente la legge del 1879. Imperocchè, quando quella legge veniva sancita dal Parlamento, la linea Messina-Cerda trovavasi completamente studiata, poichè gli studi eransi cominciati dagli ingegneri del Governo dal primo gennaio 1877; dunque si sarebbe potuto procedere alla costruzione di questa linea con le somme già assegnate nel bilancio, in guisa da mantenere la promessa fatta al paese che nel 1890, tuttochè non completa, la linea si sarebbe aperta all'esercizio. Però i preludi non ci affidano che questa promessa possa esser mantenuta.

Tale diffidenza non proviene soltanto dal modo oltre ogni dire lento come si procede nel concedere gli appalti delle opere, ma anche dal modo come i lavori appaltati si eseguono.

Fu difatti appaltato il primo tronco Messina-Saponara, il quale comprende una grande gal-