

forto, io mi affido al buon volere dell'onorevole ministro ed alla speranza che procurando un largo ed energico impulso a quei lavori, egli voglia, nel miglior modo che gli sia dato, compensare con la pronta ultimazione di essi, quelle popolazioni dei lunghi e dolorosi ritardi subiti per un'opera che è di sì vitale interesse per esse e per il loro avvenire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Io ho chiesto di parlare per ringraziare il mio amico personale il ministro dei lavori pubblici, per le schiette e franche spiegazioni che mi ha date. Io prendo atto della dichiarazione che nel corrente anno, ed al più tardi nell'anno prossimo, la stazione di Cengio sarà trasportata; e prendo pure atto dell'altra dichiarazione da lui fatta che sarà riparato agli sconci da me lamentati, alle strane pretese, cioè, dell'amministrazione ferroviaria, di voler far concorrere i comuni nelle spese necessarie all'ampliamento delle stazioni, alla costruzione delle tettoie, e dei nuovi binari occorrenti per un regolare servizio sulle linee che menzionai. Io mi auguro che questa volta le dichiarazioni ministeriali saranno rispettate.

Sani Severino. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Sani Severino. Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, che nulla egli ha fatto per la diramazione della Lavezzola.

De Riseis. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

De Riseis. Ringrazio l'onorevole Corvetto d'aver voluto confermare con la sua autorevole parola le osservazioni da me fatte. Ringrazio altresì l'onorevole ministro delle sue esplicite dichiarazioni e nel prenderne atto confido che egli, anzichè vedere menomate le agevolezze delle quali finora hanno usufruito i nostri impiegati, vorrà estenderle e migliorarle.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Una parola all'onorevole Riolo. Il modo con cui verrà fatto il contratto non pregiudica la costruzione. Evidentemente, i lavori potranno cominciarsi da una parte e dall'altra, se si stimerà conveniente. È una questione tecnica; si affidi la costruzione alla Società Sicula o si facciano gli appalti, questo non monta.

Riolo. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Riolo. L'onorevole ministro ha detto che il modo

come deve cominciare la costruzione, non esclude che possa essere unico il contratto. Io, però prego il Governo di tener presente che è nello interesse di quelle popolazioni, che i lavori procedano contemporaneamente nei due capi di linea.

Presidente. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare pongo a partito il capitolo 138, in lire 10,750,000.

(È approvato e sono pure approvati senza discussione, i seguenti fino al 141 inclusive:)

Capitolo 139. Spese per i lavori di completamento e miglioramento delle linee in esercizio delle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, (articolo 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048), lire 33,153,000.

Capitolo 140. Spese per l'acquisto di nuovo materiale mobile per le linee in esercizio delle tre reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, (Articolo 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048), lire 7,500,000.

Capitolo 141. Somma per provvedere alla spesa indicata nell'articolo 2 della legge 3 luglio 1882, n. 873, serie 3ª; al rimborso delle spese incontrate dalla Società italiana per le strade ferrate Meridionali, per la linea di Castellammare-Cancello, ai termini dell'articolo 4 della convenzione approvata con decreto reale del 1º ottobre 1883, n. 1658, serie 3ª, ed alle spese necessarie per completare la costruzione della linea medesima, (articolo 2 della legge aprile 1885, n. 3048, serie 3ª), lire 12,500,000.

Capitolo 142. Spese per i lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativi alle nuove linee, lire 102,000,000.

Di Marzo. Chiedo di parlare. *(Rumori)*

Presidente. Parli pure.

Di Marzo. Mi limito a fare all'onorevole signor ministro una breve raccomandazione, di voler cioè disporre che sia affrettata la costruzione della linea Avellino-Benevento. Questa ferrovia, per le disposizioni della legge 5 luglio 1882, dovrebbe essere aperta all'esercizio nell'anno 1887. Ma le disposizioni di questa legge non trovarono la esatta applicazione nei contratti di appalto, coi quali si è stabilito un periodo di tempo per compiere i lavori, specialmente con l'ultimo, per cui l'intera linea dovrà collaudarsi al 1891, cioè 4 anni dopo del tempo fissato dall'allegato B della precitata legge del 1882.

Questo ritardo non può dipendere da difficoltà di costruzione, perchè la linea non ne presenta alcuna. Però, non sapendo trovare altra causa, così credo che dipenda dall'insufficienza dei fondi disponibili; imperocchè la connota linea, secondo il presuntivo della legge del 1879 (stabilito sopra