

quali si ripartiva il resto nel lavoro da costruirsi, sono già appaltati.

Vi sono due altri tronchi. Potete voi promettermi di darli in appalto fra pochi giorni? chiede l'onorevole Brunicardi. Sono dolente di dovergli rispondere: non posso. Lo dichiarai recentemente alla Camera, che io non intendeva di proseguire nei lavori, quando vedeva che la somma autorizzata per legge non bastava, senza averne dal Parlamento la necessaria autorizzazione. Se si fosse proceduto sempre così, non sarebbe occorso di venire al Parlamento ad invocare quei grossi supplementi che d'improvviso gravitarono sul bilancio col peso di centinaia di milioni. (*Approvazioni*).

La legge del 20 luglio 1888 assegna per il compimento della Faenza-Firenze 42 milioni 982 mila lire. Questi 42 milioni non basteranno certo al compimento di questa linea; forse sarà possibile di appaltare un altro tronco, provvedendo al difetto dello speciale stanziamento in piccolissima parte sul numero 40 della tabella A; ma, prima di fare l'ultimo appalto, credo che sarà necessario venire alla Camera, a domandare un supplemento allo stanziamento complessivo, che è nella legge del 1888.

Intorno a ciò dichiaro che continuerò gli studi per quello che convenga fare. Ma, di fronte all'insufficienza dello stanziamento complessivo portato dalla legge 20 luglio 1888 non posso fare la dichiarazione che dovrebbe avere effetto entro pochi giorni, e che era dall'onorevole Brunicardi desiderata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

Brunicardi. Sono dolente di questa dichiarazione fatta dal ministro dei lavori pubblici. Egli ricordi lo stato delle cose; quando egli è venuto al Ministero dei lavori pubblici si trovava aperto un tronco della linea Firenze-Faenza, quello da Faenza a Marradi, prossimo a completarsi quello da Firenze a Borgo San Lorenzo; in mezzo a questi tronchi rimaneva compiuta un'opera, la galleria degli Allocchi, che era costata 11 milioni e che, come ben disse l'onorevole Caldesi, resterà per molti anni nido gradito ai pipistrelli ed alle volpi.

Io lascio all'onorevole Finali di calcolare l'interesse di questo capitale impiegato inutilmente. Ora non basta avere appaltati gli altri due tronchi Ronta-Fossocaneccchi e Fantino-Crespino; il male si aggrava, perchè evidentemente i due tronchi, già appaltati e che si costruiranno ben presto, resteranno inutilizzati ed il capitale im-

piegato, che è abbastanza rilevante, salendo a circa 10 milioni, si andrà ad unire a quello speso inutilmente per la galleria degli Allocchi.

Come vede l'onorevole ministro, egli ha fatto cosa lodevole nell'appaltare questi due tronchi, ma se non provvede ad appaltare anche gli altri due, quello che ha fatto sinora è perfettamente inutile.

È per questo che io insisto; è una questione molto grave ed è anche una questione economica. Finchè la linea non si apre, non può rendere; e perciò insisto perchè si provveda in qualche modo e sollecitamente.

Ad ogni modo questa linea è di interesse nazionale, appartiene alla prima categoria, è approvata dalla legge del 1879, ed a me sembra che non ci sarebbe un gran male se l'onorevole ministro cominciasse dall'appaltare gli ultimi tronchi di quella linea e provvedesse poi al modo di pagare. Ciò si è fatto tante volte per linee di minore importanza che mi pare che non sarebbe un grave male il fare lo stesso per una linea di interesse nazionale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Non può venire in mente a me, come non può venire in mente ad alcuno, che possa non essere compiuta la ferrovia Faenza-Firenze.

Io ho detto che probabilmente coi fondi disponibili vi sarà il mezzo di appaltare anche un terzo tronco. Ma se anche io mi avvisassi di appaltare il quarto tronco, la Corte dei conti, se vuol fare, come non è dubbio, il suo dovere, non potrebbe registrare il decreto. La legge del 1888 specializzando le spese per costruzioni ferroviarie ha reso impossibile quel che dianzi, colle spese raccolte in un solo capitolo, era permesso od almeno possibile.

Bisogna al certo avere i mezzi per rendere compiuta al più presto possibile quella linea, di cui le parti più difficili furono già portate a compimento; e sarebbe veramente deplorabile che in quest'ultimo tratto, di più facile e meno dispendiosa costruzione, si dovesse ritardarla. Farò di tutto affinchè questo non avvenga.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 262.

(*E approvato*).

Capitolo 263. Linea Eboli-Reggio, lire 572,740. Onorevole Cefaly, intende parlare ora, o domani?

Voci. A domani! a domani!