stanza della città una polveriera, che ha 200 tonnellate di polvere.

Presidente. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Artom al ministro dei lavori pubblici sopra lo svolgimento dei lavori in corso nella linea Eboli-Reggio in relazione coi termini contrattuali di ultimazione. Essa è firmata anche dagli onorevoli Mirabelli, Grimaldi, Miceli, De Seta, De Zerbi, Quintieri, Vollaro Saverio, Lucifero, Cefaly, Strani, De Blasio, Tripepi, Casini, Squitti, Pignatelli-Strongoli.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Artom.

Artom. Io non avrei assunto di svolgere una interpellanza, nè mi sarei associato a chi l'avesse svolta, se si trattasse di sollecitare il Governo ad intraprendere nuovi lavori ferroviari Ma nella questione indicata nell'interpellanza che io ed altri colleghi abbiamo proposto, si tratta non di lavori da iniziare ma di lavori già in corso per contratti, che l'Amministrazione non potrebbe, se anche volesse, modificare nel senso che debbano essere ritardati.

I tronchi di cui si tratta sono quelli, che costituiscono il completamento della linea Eboli-Reggio, lunghi 281 chilometri, divisi in quattro appalti.

La legge del 1887 assegnava per l'ultimazione di questi tronchi, di cui autorizzava l'appalto a licitazione privata, sei anni, cioè fino al 1893. Io non credo che sia il caso di fermarsi ora ad osservare come questo limite di tempo sarà probabilmente oltrepassato, e di gran lunga oltrepassato. I ministri, che fecero i contratti, non sono più al potere; e d'altronde possono avere delle giustificazioni, come quella che le gare primitivamente bandite andarono deserte. Resta però da osservare il termine contrattuale, il quale costituisce un vincolo per lo Stato e per le Imprese. E specialmente in riguardo dell'interesse pubblico lo Stato ha il dovere di esigerne l'osservanza.

Nella tornata del 28 aprile ultimo, il collega Squitti, che si è unito poi a me e ad altri nel muovere questa interpellanza, ha interrogato il Ministero circa uno dei tronchi dell'Eboli-Reggio in costruzione, da Pisciotta a Gioia. Gli rispose il sottosegretario di Stato dei lavori pubblici, in assenza del ministro, dando delle assicurazioni generali, ma essenzialmente riferendosi al rapporto tra il tempo trascorso rispetto al tempo contrattuale e la spesa fatta rispetto alla spesa contrattuale.

L'onorevole Squitti non si dichiarò interamente sodisfatto, ma prese atto delle dichiarazioni del sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

A noi, rappresentanti della regione in cui si svolge quel lungo tratto di ferrovia, è parso che le osservazioni del sotto-segretario di Stato dei lavori pubblici non fossero, dirò così, complete, od interamente esatte.

Se si trattasse di una strada ferrata, la quale si potesse costruire senza scavare gallerie o fare opere d'arte, evidentemente il tempo impiegato, nel costruirne 20 chilometri, sarebbe un indizio sicuro di quello necessario per costruirne cento.

Ma se si tratta di una strada ferrata, come sono le strade ferrate in generale, come quella di cui si parla, in cui ci sono ponti da fare, gallerie da aprire, difficoltà da superare, evidentemente il fare un ragguaglio fra il tempo trascorso e la parte di spesa contrattuale accertata non dà ragione giusta del modo con cui le cose procederanno nel progresso dei lavori. Supponiamo che la strada costi 10 milioni, che comprenda 8 milioni di movimento di terra; quando sia fatto il movimento di terra e siano passati 8 decimi del tempo assegnato nel contratto, potrete finire, nei due decimi di tempo che rimangono, la strada, perchè mancano due decimi della spesa? Niente affatto, perchè una galleria o un ponte potrà assorbire un tempo molto maggiore di quello che è occorso per i movimenti di terra.

Quindi il concetto delle dichiarazioni, che fece il Governo in occasione dell'interrogazione dell'onorevole Squitti, non è rigorosamente conforme alla ragione tecnica, che si deve tener presente nel valutare le circostanze di fatto.

Ora noi abbiamo dei termini contrattuali che sono stabiliti in questo modo: C'è un tronco di 60 chilometri da Pisciotta a Castrocucco, che deve essere terminato il primo agosto 1893; uno da Castrocucco a Sant'Eufemia di 126 chilometri, che dev'esser terminato il 2 marzo 1894; uno di 63 chilometri, che è diviso in due parti, da Sant'Eufemia all'Angitola che dev'esser terminato l'agosto 1892 e dall'Angitola a Ricadi che deve esser terminato l'agosto 1894 e infine uno di 32 chilometri da Ricadi a Nicotera e da Nicotera a Gioja da aprirsi rispettivamente il settembre 1893 e il dicembre 1891.

Lascio di fare osservazione sulla incongruità relativa di questi termini: essa è dovuta a circostanze prevalentemente amministrative, che sfuggono completamente ad ogni controllo attuale, perchè si tratta di una cosa di fatto.

Ora io domando: è sicuro il Governo che, con lo stato di svolgimento, che fu dato ai lavori di