

avvalorate dalla risposta dell'onorevole relatore, pregando l'onorevole ministro di volermi dare qualche assicurazione in proposito.

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

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole relatore ha, già, risposto, con molta chiarezza, alle principali obiezioni.

Io, però, comprendo lo scopo delle osservazioni fatte dall'onorevole Artom. La provincia di Cosenza è una di quelle che si trovano in maggiore arretrato. Ma bisogna notare che questa legge, mentre toglie molti fondi assegnati a Province che pur soffrono, mantiene una maggior dotazione per quella Provincia appunto perchè vi è molto arretrato.

Detto ciò, non esito a riconoscere che le osservazioni dell'onorevole Artom, relativamente alla questione delle precedenze, sono fondate anche perchè vi sono molte plaghe lontanissime dalla ferrovia dell'Jonio, la quale si stende lungo il mare a grande distanza dagli abitati.

Siccome scopo del Ministero è di profittare anche di questo intervallo dei lavori per sollecitare i progetti e farli compilare con ogni ocularità, l'onorevole Artom può esser sicuro che saranno tenuti in gran conto i bisogni della Provincia di Cosenza e delle popolazioni della Sila. E da questo prendo anche occasione di dare alcune spiegazioni all'onorevole Cavalletto. Egli ha perfettamente ragione nel sostenere che i progetti devono compilarsi con la massima ocularità e ponderazione, per ottenere economie, servendosi anche degli ispettori.

Ebbene, io posso assicurarlo che mia cura precipua, sin dal primo momento che ho assunto la direzione del Ministero dei lavori pubblici, è stata quella di insistere grandemente più sulla perfezione dei progetti che sulla loro celerità. Però non bisogna dimenticare che vi sono difficoltà quasi imprevedute ed imprevedibili.

L'onorevole Cavalletto deve sapere che vi è una strada rotabile, la quale, fatti tutti gli studi anche con l'intervento dell'ispettore, costerà circa 220,000 lire al chilometro, ciò che parrebbe davvero impossibile. Eppure è così, e ciò spiega anche la ragione per la quale i fondi assegnati ad alcune strade sono riesciti insufficienti. Del resto, stia certo l'onorevole Cavalletto che io sono nel suo ordine di idee, che farò intervenire sempre gli ispettori nella compilazione dei progetti, e che provvederò nel modo più accurato acciò che i progetti siano bene studiati e si ottenga la massima economia.

**Presidente.** L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

**Cavalletto.** Ringrazio l'onorevole ministro delle

sodisfacenti risposte che mi ha dato. Aggiungerò un'altra raccomandazione ed è che, specialmente, per le strade montane, dove i terreni sono franosi e difficilissimi e smottano facilmente; per scegliere la linea più salda e sicura, qualche volta, oltre l'accurata ispezione e le rilevazioni degli ingegneri, sarebbe anche necessario di premettere la esplorazione geologica di esperti ingegneri delle miniere; a fine di non costruire strade instabili sopra sodi malsicure. Vi furono casi, tanto nelle costruzioni delle ferrovie quanto delle strade ordinarie, nei quali, dopo avere cominciato qualche tronco di linea, si è dovuto abbandonarlo perchè i terreni erano insostenibili, o per sostenerli e rinsaldarli sarebbero occorse somme enormi.

Una buona esplorazione geologica, dunque, potrebbe far risparmiare errori e spese rilevanti. Sia pure che si allunghi, qualche volta, il percorso della via, quando si riesca a costruire la strada sopra sede salda, l'economia diventa evidente. Quindi insisto perchè si proceda, quando si tratti di terreni franosi, a queste ispezioni geologiche. In Sicilia, per esempio, fu utilissimo ricorrere alle esplorazioni geologiche, poichè se ne ritrasse un grande vantaggio, nella stabilità delle ferrovie e nella economia della loro spesa. Mi ricordo, quando ero al Consiglio dei lavori pubblici, che, per molto tempo, si facevano progetti alla cieca, si ordinavano lavori, e si avevano sempre risultati negativi, o per meglio dire passivi. Ricordo la strada ferrata di Montedoro che, poi, si è dovuta abbandonare con perdita grave dell'erario, di qualche milione di lire. Spero, quindi, che l'onorevole ministro vorrà provvedere alle esplorazioni geologiche ovunque siano necessarie.

**Presidente.** Onorevole ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare.

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** Ciò che l'onorevole Cavalletto domanda è già eseguito.

Recentemente, 15 giorni sono, si è fatta la visita per i lavori da farsi al tronco Sala Catanzaro, e all'ispettore del Genio civile Ferrucci si è unito un ingegnere delle miniere, e queste esplorazioni si fanno anche all'occorrenza per le strade ordinarie; quindi l'onorevole Cavalletto può essere certo, che il suo desiderio è già stato soddisfatto dall'Amministrazione.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, passeremo alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Alla tabella che fa seguito alla legge 30 dicembre 1888, n. 5875, in ciò che si riferisce ai tre esercizi 1889-90, 1890-91 e 1891-92, è sostituita quella annessa alla presente legge. »

Si dà lettura delle tabelle annesse alla presente legge.

**Zucconi, segretario, legge:**