

del 1888 per la costruzione delle strade provinciali di serie, e della indebita sottrazione dei fondi di circa un milione, dice che egli ha appaltato gli ultimi tronchi della strada ferrata Zapulla-Cefalù. È vero; furono appaltati con ritardo però, perchè la legge dell'87 vi dava stretto obbligo di dare gli appalti nel 1888, di compiere la strada Palermo-Messina sino a tutto il 1892 quando invece fu fissato il termine nel 1894. Egli cerca, dico, in certo qual modo di schivare la questione. Io non ho parlato dell'adempimento che finalmente il ministro dei lavori pubblici ha dato alla legge dell'87 per la strada ferrata Cerda-Messina.

Io ho parlato e ho citato dei fatti positivi, rammaricandomi che la provincia di Messina, che più difetta di strade rotabili, è stata la più bi-strattata con la sottrazione di un milione di stanziamenti stabiliti per legge.

La provincia di Messina è una provincia molto montuosa; tanto che la sua antica denominazione era quella di Val Demone; e le strade che io ho accennate partendo dal mare e dalla ferrovia, e attraversando le montagne vanno, al centro dell'Isola. Ora la ferrovia Cerda-Messina sarà produttiva se le popolazioni avranno il mezzo di accedere ad essa.

Si vede anche che da questo lato è stretto dovere del ministro di compiere gli studi ed affrettare la costruzione delle strade ferrate da me citate. D'altronde io non gli ho domandato altro che, secondo l'articolo 3 della legge 13 giugno 1891, egli voglia reintegrare questi fondi che furono in 991,000 lire circa stornati con la citata legge; e perchè non succeda il caso che si dica che non ci sono progetti, cerchi prima di tutto di affrettare gli studi, la compilazione e l'approvazione dei medesimi.

Presidente. Onorevole ministro?...

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io ho già detto all'onorevole mio amico Florena che cercherò di soddisfare il suo desiderio. Ma poichè egli mi trascina nella materia delle cifre, egli che parla di ciò che si è tolto alla sua provincia per una strada, deve pur tener conto di ciò che si è dato in più per altri lavori. Così, prendendo i soli capitoli dei lavori stradali, gli potrei provare che quello che si è aggiunto non è poco rispetto a quello che si è tolto; poichè non si è fatto che sottrarre momentaneamente fondi da strade che non erano state studiate, per accelerarne altre già in corso di costruzione.

L'onorevole Florena che ha con me antica consuetudine di amicizia personale e politica, può

del resto esser certo che i suoi desideri saranno da me soddisfatti.

Florena. Ringrazio l'onorevole ministro.

Presidente. È approvato il capitolo 109.

Capitolo 110. Strada da Rotonda per Viggianello alla nazionale del Sinni presso Favale, lire 302,956.

Capitolo 111. Strada delle Radici, da Sassuolo alle Radici in Val di Secchia, lire 76,000.

Capitolo 112. Strada dalla nazionale Pontebana presso i Piani di Portis, per Tolmezzo Rigolato, Sappada, a Santo Stefano Montecroce, lire 51,610.

Capitolo 113. Diramazione della strada n. 58 da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo, al Monte Mesurino, lire 70,000.

Capitolo 114. Ponte sul Flumendosa per la nazionale Orientale, *per memoria*.

Capitolo 115. Opere di consolidamento nei tratti 3° e 4° della strada nazionale Termini-Taormina, *per memoria*.

Capitolo 116. Deviazione della strada nazionale Angitola-Soverato fra i ponti Chiontillo ed Abate, *per memoria*.

Capitolo 117. Ponte sul Coscile disalveato. Strada nazionale n. 62 delle Calabrie, lire 24,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Casini.

Casini. Anzitutto una parola all'onorevole Florena, che ha alluso a lagrime da me versate per le strade di Calabria. Io, a mia volta, sono così commosso dalle sue lagrime, che desidererei di essere ministro per tergerghele con le più grandi concessioni a favore di Messina. Ma ciò non vuol dire che io pure non debba spargerne altre di lagrime sulle condizioni della mia Calabria. In questa gara, in questa esposizione di miserie, dunque, confondiamo senza invidia le nostre lagrime, e piangiamo per entrambe le regioni sventurate, quanto trascurate.

Quest'argomento, il ponte sul Coscile, è venuto più volte in discussione alla Camera. Il ponte cadde 22 anni fa in una piena del Coscile, che, rotti anche gli argini stradali, devastò l'ubertosa campagna circostante. D'allora s'iniziarono studi, che durarono la miseria di dieci anni, e dopo questo periodo di tempo, durante il quale si discusse se ricondurre le acque all'antico letto e utilizzare le opere in muratura che il fiume avea risparmiato, oppure costruire un altro ponte, si venne a questa seconda determinazione. E nel 1878 furono stanziati 41,000 lire per quest'opera. Ma, cosa strana, di tanto in tanto è apparso il