

estrema lentezza con la quale procedono i lavori della costruzione del 1° tronco. Capisco che mi si può rispondere che i lavori di questo tronco sono dati in appalto, e che perciò v'è di mezzo un'Impresa assuntrice delle opere.

Ma so pure (e lo sa meglio di me l'onorevole ministro) che v'è una direzione tecnica governativa, la quale ha il diritto e il dovere d'ingerirsi, di sorvegliare fra le altre cose che i lavori procedano a termine del contratto.

La mia raccomandazione si risolve adunque in due preghiere le quali io affido alla sperimentata energia dell'onorevole ministro:

1° Sollecito appalto del secondo tronco;

2° Maggiore speditezza nei lavori del primo tronco.

Presidente. Onorevole ministro...

Branca, ministro dei lavori pubblici. Il ritardo nell'appalto del secondo tronco, non si deve ai saggi della muratura; ma ad una difficoltà locale.

In seguito ad un reclamo del comune di Macchiagodena, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha rimandato il progetto per una rettifica.

Ora esso si trova in esame presso la direzione di Venafro; ma non potrà tardare ad essere completato, e se si facesse attendere, non esiterei a fare le opportune sollecitazioni.

Quindi l'onorevole De Salvio può essere sicuro che l'appalto del secondo tronco sarà fatto in un tempo relativamente breve; molto più che per quella linea c'è abbondanza di stanziamenti.

Rispetto al primo tronco, siccome è un tronco che non costa che 2,400,000 lire, e il termine della consegna è stabilito al 21 ottobre 1892, così è certo che in questo termine molto probabilmente potrà essere compiuto.

Dunque, sia per la sollecita costruzione del primo, sia pel sollecito appalto del secondo tronco, l'onorevole De Salvio può rimanere tranquillo.

De Salvio. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

De Salvio. Mi corre l'obbligo di ringraziare il ministro, delle precise informazioni che mi ha date. Però, mi piace anche rilevare una circostanza di fatto. Se il ritardo dovesse o potesse attribuirsi ai reclami presentati dai Comuni interessati, e, fra questi, dal comune di Macchiagodena, io non avrei certamente mosso lamento. Ma i reclami di quei Comuni riguardano un'epoca oramai remota, un tempo antecedente all'esame fatto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ora il ritardo è posteriore, e solamente imputabile a quella Direzione tecnica. E, peggio ancora, può per avventura verificarsi ulteriore ri-

tardo per la mancanza dei saggi della muratura. Io temo (mi rassicura la parola del ministro, ma io temo) che, venuto al Ministero il progetto debitamente corretto, giusta le norme date dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per la mancanza poi dei saggi di muratura, che sono forse indispensabili, giusta le prescrizioni di massima dell'Ispettorato, possa verificarsi un secondo ritardo. Ma, quando il ministro mi assicura che ritardi ulteriori non ci saranno, io ne prendo atto, lo ringrazio, e mi dichiaro pienamente soddisfatto.

Presidente. Resta approvato il capitolo 286.

Capitolo 287. Costruzione del primo tronco fra Terracina e Formia della linea diretta Roma-Napoli, per memoria.

Capitolo 288. Maggior costo di costruzione del tronco da Formia fin sotto Minturno della linea Sparanise-Gaeta, lire 1,125,000.

Capitolo 289. Ampliamento delle stazioni d'innesto delle linee concesse alle Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, convenzioni approvate con la legge 20 luglio 1888, numero 5550 (Serie 3ª), lire 2,000,000.

L'onorevole Vollarò ha facoltà di parlare.

Vollarò. La legge 20 luglio 1870 all'articolo 3 aumentando di un milione lo stanziamento del capitolo 243 del bilancio 1889, riflettente le stazioni che si dovevano ampliare e per le quali si assegnava la spesa di 2,700,000 lire, soggiungeva: "Alle stazioni noverate in quel capitolo si aggiungono quelle di Firenze, Bergamo, Reggio-Calabria, Viareggio."

Il capitolo 243 del bilancio 1889-90 è del tenore seguente:

"Lavori nelle stazioni di Ferrara, Ravenna, Rimini, San Benedetto, Treviso, Mestre, Lugo, Portogruaro, Brindisi, Messina, Ponte San Pietro, binario indipendente fra Treviso e San Giuseppe per la linea Treviso Belluno, Novara, Taranto, Spezia, Palermo, Avellino, Benevento e Borgosesia."

Il capitolo 327 del bilancio 1890-91, riproduceva la enumerazione delle stazioni.

Senonchè nel bilancio che stiamo per votare per l'esercizio prossimo 1891-92 la dicitura è cambiata. Qui si legge: "Ampliamento delle stazioni d'innesto delle linee concesse alle Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, ecc." e si riporta alle Convenzioni.

Io non so quali tra le indicate stazioni avranno avuto la fortuna di essere ampliate con questo fondo e non vorrei che quelle che erano accennate nei bilanci del 1889-90 e del 1890-91 per le quali furono già stanziati i fondi e si stanziavano anche