

Presidente. Non essendovi altre proposte, rimane approvato il numero 30.

Numero 31. Spese per il personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, lire 3,000,000.

Numero 32. Spese d'ufficio relative alle costruzioni ferroviarie, lire 450,000.

Ora, non essendovi nessuna osservazione sul secondo e terzo comma dell'articolo primo, che include l'approvazione della tabella A, di cui fu data lettura e furono approvati i capitoli, pongo a partito l'articolo 1°.

(È approvato).

« Art. 2. Sugli assegni determinati nello articolo 1°, comma 2°, saranno prelevati in aumento alla spesa autorizzata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3^a:

a) per la linea Faenza-Firenze, 3,000,000 di lire;

b) per la linea Salerno-San Severino, lire 3,021,713;

c) per le stazioni d'innesto nominate al n. 30 della tabella annessa alla presente legge e per lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre stazioni della rete principale, lire 3,500,000.

« La somma assegnata alla linea Faenza-Firenze sarà stanziata metà nell'anno 1893-94 e metà nell'anno 1894-95.

« Le rimanenti lire 6,521,713 saranno annualmente ripartite come è stabilito nell'articolo 1°. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi, primo iscritto su questo articolo.

Brunicardi. Di fronte a questa legge io mi trovo in condizione assai diversa da quella in cui si sono trovati gli onorevoli Visocchi, Vollaro Saverio e Testa.

Essi hanno dichiarato di accettare la legge, e poi hanno combattuto parte delle conseguenze della legge stessa. Io all'opposto ho dichiarato di non accettare la legge, e debbo accettare una delle disposizioni più importanti della legge medesima, che è contemplata dall'articolo 2°; intendo parlare del compimento della Faenza-Firenze.

L'onorevole Testa è andato più oltre; rivolgendosi in istile patetico e sentimentale all'onorevole ministro ha detto: Guardi, onorevole ministro, procuri di darmi una risposta favorevole, tranquillante per il mio paese, e si ricordi che io ho votato contro l'ordine del giorno Brunicardi. (*ilarità*).

Veramente io credo che l'onorevole Testa sia un poco ingenuo, e che creda troppo alla riconoscenza dei ministri. (*Si ride*) Ma, ad ogni modo, mentre io accetto la disposizione dell'articolo 2° della legge, mi trovo anche nella necessità di rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro, in nome anche del mio amico Caldesi, che è stato obbligato a partire. Dopo il fervorino dell'onorevole Testa veramente io sono un poco turbato, perchè non so se l'onorevole ministro dei lavori pubblici potrà avere la stessa riconoscenza per me, che ho votato il mio ordine del giorno. L'onorevole ministro ha nondimeno mostrato di comprendere tutta l'importanza della ferrovia Faenza-Firenze, ed io gliene rendo lode.

Questa ferrovia si presterebbe a molte considerazioni intorno al gravissimo problema delle costruzioni fatte direttamente dallo Stato.

La costruzione della Firenze-Faenza può dividersi in due periodi. Gli appalti fatti nel primo periodo non hanno corrisposto alle previsioni. Invece quelli del secondo periodo restarono perfettamente entro i limiti delle previsioni, e questo è un merito grandissimo della direzione, a capo della quale sta un distintissimo ingegnere, il commendatore Alessandro Perego, e di tutto il personale.

Il merito spetta anche all'onorevole ministro ed all'ispettore generale delle ferrovie. Io dico tanto più volentieri questo, perchè l'altro giorno ebbi a fare delle critiche piuttosto severe intorno al modo con cui furono condotti gli studi e i lavori della Parma-Spezia.

Perchè i lavori del primo periodo passarono le previsioni? È colpa del personale? Io non credo. In quest'Aula si è spesso detto dai partigiani delle concessioni che il personale governativo non è adatto a costruire. Ora questo io non credo. Io credo piuttosto che il male stia in questo: si sono fatti pel passato precipitosamente gli studi, e poi per influenze politiche, si sono appaltati i lavori. Ogni qual volta il personale ebbe tempo di fare studi severi i lavori non hanno mai superate le previsioni.

Ora a me non resta, come ho accennato in principio, che fare una raccomandazione all'onorevole ministro. Egli sa che i tronchi appaltati saranno ultimati nel 1893. Vedo intanto che i 3 milioni previsti per la ultimazione della linea sono assegnati nel bilancio 93-94 e 94-95. Questo farebbe dubitare che