

cora che la Camera prenda le vacanze estive giacchè, in tal modo, si verrebbero a conciliare, come si suol dire, capra e cavoli: cioè da un lato si verrebbe ad ottemperare alla disposizione di legge, e dall'altro si verrebbe anche a mantenere la promessa, fatta l'anno scorso alla Camera in modo solenne dal ministro del tempo.

Una sola ragione si potrebbe addurre per giustificare il ritardo nella presentazione della legge, ed è questa; che l'articolo 4 della legge 13 aprile 1892 dispone che non si possono dare in appalto i lavori di una ferrovia, nè tampoco registrare i relativi contratti alla Corte dei conti, se prima non sono definitivamente ultimati ed approvati i progetti per l'intera linea.

Ebbene, quest'articolo si può invocare per giustificare il ritardo avvenuto fino ad ora, ma non si potrà punto invocare pel ritardo, che per avventura potrebbe succedere in seguito.

So infatti da fonte sicura che la revisione degli studi ordinata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici col lodevole intendimento di realizzare le maggiori possibili economie, si trova già al termine, e quindi tutti i progetti per le ferrovie complementari potrebbero essere pronti per giugno, vale a dire alla fine di quel primo bimestre 1893, che l'onorevole Branca ammetteva come limite ultimo ed improrogabile per la presentazione della legge.

La costruzione delle ferrovie complementari, onorevole ministro dei lavori pubblici, è di somma necessità, e, dirò anche, di somma urgenza.

Vi sono alcune ferrovie complementari di tale e tanta importanza, che sarebbe davvero un atto di grande ingiustizia il ritardarne ancora la costruzione. Vi è, per esempio, la ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle, con le sue diramazioni Girgenti-Favara e Naro-Canicatti, che serve non solo a far rivivere economicamente e, dirò pure, civilmente una popolosa regione di oltre 200,000 abitanti, composta dell'intero circondario di Sciacca, dell'intero circondario di Bivona, e da dieci grossi comuni del circondario di Girgenti, ma serve ancora, come ben disse l'anno scorso in questa stessa Aula, il mio egregio amico onorevole Fili-Astolfone, a completare la rete di circumpollazione delle ferrovie sicule; e sic-

come rende possibile l'innesto ed anche lo sbocco a Sciacca dell'altra ferrovia interna Palermo-Corleone-San Carlo, potrebbe anche in un avvenire, che auguro lontanissimo, rendere segnalati servizi alla nazione sotto il punto di vista della strategia militare. Per valutare l'importanza di tale linea basta dare uno sguardo alla tabella B annessa al progetto 20 luglio 1888. Dalla medesima si rileva che dei 435 chilometri di ferrovie complementari da costruirsi, 211 chilometri spettano alla sola Castelvetro-Porto Empedocle e degli 88 milioni che secondo la legge Saracco avrebbero dovuto stanziarsi nel bilancio dello Stato in sei esercizi consecutivi a cominciare dal 1892 in poi, quasi due terzi cioè 55 milioni spettano alla stessa linea.

Ebbene, come si può ancora ritardare la costruzione di una linea così importante senza ledere gl'interessi di una intera Provincia? E quel che dico della Castelvetro-Porto Empedocle, vale anche *caeteris paribus* per tutte le altre ferrovie complementari contemplate nella legge 24 luglio 1887 e nella legge del 20 luglio 1888.

Io non voglio in questo momento annoiare la Camera col resoconto dettagliato di quanto si è speso in Italia per costruzioni ferroviarie in poco più d'un trentennio; dico solo in cifra rotonda che, dal 1861 ad oggi si sono costruiti in Italia 12,000 chilometri di ferrovia per un importo complessivo di oltre tre miliardi e mezzo. Ebbene di questi tre miliardi e mezzo, nemmeno un centesimo è stato speso a beneficio di quelle infelici popolazioni che reclamano inutilmente da tanti anni il beneficio della locomotiva.

Ora, onorevoli colleghi, vi pare che questo sia conforme a quei principii di giustizia distributiva che dovrebbe costituire la norma principale e la bussola di tutte le amministrazioni? Vi pare che questo sia conforme a quella vagheggiata parificazione dei beneficii che abbiamo tutti il diritto di pretendere, dal momento che siamo tutti inesorabilmente equiparati nell'aggravio dei pesi? Io non vi domando, onorevole ministro, parità di trattamento e molto meno oserei chiedere un trattamento di favore: sono persuaso, anche per esperienza personale, che queste sarebbero pretese esagerate per certe neglette regioni d'Italia e specialmente per le nostre che sono così lontane dalla capitale e che non