

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 10,000 per la distruzione delle cavallette. »

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'onorevole Picardi ha facoltà di parlare.

Picardi. Il carattere di tranquillità ed anche di varietà che ha preso questa discussione generale, mi anima a parlare ora, anzichè sul capitolo, intorno a una questione che pur avendo un contenuto specifico, può, a modo mio d'intendere, provocare da parte del ministro delle dichiarazioni che abbiano realmente un carattere d'interesse generale.

Questo carattere potrebbe essere dato da un altro coefficiente; quello della pluralità dei luoghi che da questa questione sono direttamente interessati.

Esiste un fatto indiscutibile: che lo sviluppo del traffico e l'annodarsi di linee della rete complementare a vecchie stazioni fatte in altre epoche per linee brevi, hanno rese queste stazioni assolutamente inadeguate, come impianto tecnico e come fabbricati, al movimento che è venuto in esse a concentrarsi.

È indubitabile, per la storia della questione, che molte stazioni italiane già trovate in simile condizione, ebbero la singolare fortuna di provvedimenti speciali, che, senza risolvere in massima la grave questione, la hanno risolta caso per caso, per singole stazioni.

Ricorderò alla Camera ed all'onorevole Genala, che fu grande parte delle leggi ferroviarie, l'esempio di alcune stazioni di Sicilia, a me più note, le quali si trovavano in quelle precise condizioni. Con le convenzioni dell'aprile 1888 la costruzione di alcune linee della Sicilia fu concessa alla Società delle strade ferrate della Sicilia a licitazione privata con la formula della legge 24 luglio 1887: in quelle costruzioni a vecchie stazioni si riannodavano nuove linee. Ebbene, saviamente con un articolo di quelle convenzioni si provvide all'ampliamento delle stazioni, e all'aumento dei binari, nella misura richiesta dagli innesti delle nuove linee; e quindi si consentirono le speciali condizioni dell'articolo 8, per il quale nelle linee Scordia-Caltagirone, Noto-Licata e diramazione dalla stazione al porto di Siracusa oltre alla costruzione delle linee stesse, si provvedeva

(mettendo la spesa di massima a carico della Società esercente, e la differenza in più a carico dello Stato) all'aumento ed ampliamento delle rispettive stazioni, nella misura e previsione dell'aumento grande di traffico, che ivi doveva concentrarsi. Venne dipoi l'altra legge, quella così detta dei provvedimenti militari, ed attraverso la difesa della patria molte stazioni non essenzialmente militari, ma in cui accanto all'elemento militare poteva nettamente riscontrarsi l'elemento commerciale, ebbero da questa legge (per la quale credo si sieno spesi 80 milioni) legittimo soddisfacimento. Quindi la questione di massima oggi, allo stato delle cose, deve essere risolta anche per un senso di alta giustizia, per dare parità di trattamento alle stazioni diseredate, che nè dalla convenzione del 1888, nè dalla legge così detta dei provvedimenti militari, trassero beneficio alcuno; e che oggi, tanto per confessione della Società che esercita, quanto dei funzionari del Governo che sono preposti all'esercizio, sono assolutamente meritevoli dell'attenzione del Governo e della Camera.

E dico questo perchè il problema tocca, come verrò a dire, un'altra istituzione che non funziona, e sulla quale credo sia desiderio di tutta la Camera di richiamare l'attenzione, e conoscere le idee dell'onorevole ministro. E per esser chiaro, e dirò di più, per esser sincero, poichè in una discussione generale secondo io avvertiva, non sarebbe lecita la trattazione di argomenti speciali, dirò che prendo in esempio la stazione di Messina, non solo perchè è quella che conosco di più, e vorrò modellare su questa tutte le altre che nelle stesse condizioni si trovano, ma ne parlo sopra tutto perchè è quella che più da vicino mi tocca.

Di due ordini, onorevole ministro, sono le necessità urgenti che si presentano in questa stazione; il primo è dovuto all'aumento del traffico in sè stesso; ed a questa categoria appartengono l'ampliamento dei piani caricatori, lo sviluppo dei binari, le tettoie per il riparo delle merci ed il fabbricato viaggiatori, il quale sopra tutto è addetto a servizi amministrativi.

Ora questa categoria di spese entra senza dubbio fra quelle che furono previste, ed a cui in una misura minima fu provveduto col l'allegato B delle Convenzioni ferroviarie. Ma quest'allegato non avea certo la pretesa colle somme stanziare di provvedere indefinita-