

di 4ª categoria per la cui costruzione si sono costituiti i consorzi secondo la legge del 5 giugno 1881, non potranno, almeno tanto presto, essere costruite a spese dello Stato col concorso dei corpi morali interessati. Sarà quindi necessario che detti corpi morali interessati provvedano diversamente alle comunicazioni, di cui urgentemente abbisognano, col mezzo delle ferrovie economiche, e si valgano del beneficio, che la legge concede, per ottenere dal Governo il concorso di questo sussidio chilometrico. Io alludo specialmente al consorzio della ferrovia di 4ª categoria Belluno-Perarolo, il quale si è costituito legalmente, soltanto nel 1890, perchè appunto il 31 dicembre 1888 pendevano delle opposizioni state sollevate da alcuni Comuni, che non volevano far parte del consorzio stesso.

Io non so quale sarà il tenore del disegno di legge, che il ministro dei lavori pubblici presenterà entro il 1893. Ma certo è che qualora in esso fossero contemplate delle nuove linee di 4ª categoria, io non mancherei di far valere gl'interessi vitalissimi e legittimi del Cadore (regione importante sia per la sua posizione, sia nei riguardi commerciali e militari, la quale tuttora ha lo sconforto di essere priva di comunicazioni ferroviarie dal resto d'Italia) per la costruzione della linea Belluno-Perarolo; la qual linea malauguratamente non ha potuto essere compresa nella legge del 1879, nè in quella del 1882 a causa delle contestazioni sorte sulla scelta del tracciato, e dico malauguratamente, perchè se così non fosse stato a quest'ora sarebbe in esercizio, mentre è risaputo con quanta facilità allora sono state accolte tutte le proposte per costruzioni di ferrovie di 4ª categoria.

Mi auguro che l'onorevole ministro vorrà darmi una risposta, che valga a tranquillare e confortare gli animi di coloro, che sono direttamente interessati e che hanno giusti titoli ad ottenere che nella legge, che sarà presentata entro il 1893, siano compresi i consorzi che si trovano nelle condizioni di quello della linea Belluno-Perarolo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Picardi.

**Picardi.** Non dovendo far altro che dare brevissima risposta alle considerazioni del ministro, sono costretto a non andare agli articoli, ed a soffermarmi invece in questa discussione generale.

L'ora in cui ieri vennero le dichiarazioni

del ministro, impose a lui la brevità nella risposta, a noi il silenzio.

Ora io non entrero negli argomenti trattati ieri, desidero solamente di constatare se, attraverso alla brevità della forma, io abbia inteso completamente il pensiero del ministro.

Io gli chiesi quali provvedimenti avrebbe proposti per tutte quelle opere che sono a carico delle Casse patrimoniali e non eseguite per deficienza di fondi.

Se non m'inganno, il ministro mi ha risposto che, sciogliendo un'antica promessa, non più tardi del novembre 1893, egli presenterà alla Camera una nuova legge con la quale provvederà a queste opere ed a tutte quelle necessarie per la rete complementare. Se questo è il suo pensiero, io ne prendo atto e dichiaro su questo punto soddisfacente la risposta datami.

Riguardo poi alla seconda domanda, che cosa egli intenda di fare per il completamento della Messina-Patti-Cerda, cioè per il congiungimento della stazione col porto di Messina, se ho bene inteso, egli mi ha detto che o con la legge sul servizio cumulativo o con la legge del 1887, si crede sicuro del fatto suo, ed ha potestà a compiere l'opera; ed aggiunte che in ogni caso se occorresse una legge speciale, l'avrebbe presentata.

Una sola preghiera io gli rivolgo: che, egli astragga da quest'ultima ipotesi: perchè è mia profonda convinzione che con l'una o con l'altra delle due leggi già votate o con tutte e due insieme l'opera si potrà compiere.

Aggiungo un'altra raccomandazione; cioè che, non essendo in atti altro che progetti di massima per la diramazione al porto, le buone disposizioni sue sarebbero lungamente frustrate, se egli non ordinerà fin da ora il progetto particolareggiato di quest'opera.

Sull'ultimo punto, quello dell'acceleramento del treno diretto da Napoli a Reggio di Calabria, con uguale franchezza debbo dichiarare che non sono punto soddisfatto delle risposte del ministro.

Egli mi disse che questo treno va con una velocità di 40 o 45 chilometri all'ora.

Ho fatto il conto ed ho trovato che la velocità di questo treno è di 35 chilometri. Il conto è facile: 703 chilometri divisi per 20 ore.

Ed ho poi notato fino da ieri che questo treno sulla linea Napoli-Metaponto, che è quella dove c'è Grassano, la linea della Ba-