

ressero i lavori sono tutti morti o andati in riposo, giacchè ci troviamo in presenza di fatti che risalgono magari a vent'anni addietro, e forse più.

Noi ci studiamo di mettere un argine a questo sperpero dei denari dello Stato, ma non posso nascondere che colle migliori intenzioni del mondo, difficilmente si arriva ad arrestare il male divenuto cancrena.

Quindi avverrà che per molti anni continuerà pensare unicamente a condurre innanzi i lavori in corso, ed a pagare i debiti che si verranno maturando, prima di metter mano ad opere nuove, salvo qualche lavoro urgentissimo che appaia strettamente necessario come ad esempio un ponte od un tronco di strada intermedio ai tronchi già compiuti. Purtroppo adunque le cose sono andate peggio ancora di quanto è avvenuto per le strade ferrate. Ciò che ha potuto avvenire perchè il Parlamento si lasciò indurre un bel giorno ad approvare una proposta fatta dal Governo di riunire le spese ferroviarie, e parimenti in un solo capitolo quelle stradali, di modo che si è potuto tirare innanzi a spendere i milioni senza sapere come venivano impiegati. (*Commenti*).

Così per la succursale dei Giovi, a dirne una, la maggiore spesa rimase per assai tempo inosservata per mancanza di uno stanziamento speciale e per la facilità di attingere al fondo comune. A questo inconveniente ho procurato nel 1888 di mettere un riparo, e adesso le spese vanno distribuite in tanti capitoli quante sono le opere autorizzate da leggi. Il Parlamento ha modo di esercitare il suo controllo, e sa quando lo stanziamento è superato. L'amministrazione, io lo ricordo bene, non voleva saperne e la burocrazia prevedeva mille inconvenienti nella pratica applicazione di questo sistema. Ma io mi onoro di avere resistito e devo anche dire che in questa parte ho seguito il consiglio dell'onorevole Di Rudini.

E adesso chieggo scusa per aver così divagato, ma ho voluto dire lo stato delle cose com'è. Ed una sola cosa sento di poter promettere alla Camera: ed è che rimanendo a capo dell'amministrazione dei lavori pubblici intendo dare opera a liquidare il passato e procurerò che i disordini giustamente lamentati non si verifichino più nel tempo avvenire. (*Bravo! Bene! — Applausi*).

Presidente. Così rimane approvato il capitolo 337, linea Parma-Spezia, lire 1,100,000.

Capitolo 338, linea Faenza-Firenze, lire 520,000.

Capitolo 339, linea Eboli-Reggio, 200,000 lire.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri.

Chimirri. Dopo i dolorosi argomenti che abbiamo trattato, eleviamo per poco gli animi a cose migliori.

Ricordò l'onorevole Miceli che fra giorni si aprirà al servizio la linea Eboli-Reggio. Sarà un lieto avvenimento, ed un grande beneficio per le popolazioni del Mezzogiorno, le quali non dimenticheranno il debito di riconoscenza verso l'onorevole ministro, che con costante ed amorosa cura facilitò e condusse a termine quell'opera veramente romana. Ma alla comune esultanza per ora non potrà partecipare la città di Catanzaro.

Poichè la linea traversale, che deve collegarla alla Eboli-Reggio si arresta a Marcellinara a 4 ore dalla città; ed il resto non sarà compiuto sollecitamente se non ci verrà in aiuto, come ha fatto pel passato, il buon volere dell'onorevole ministro. Cagione dell'indugio sono le controversie sorte fra l'amministrazione e l'impresa costruttrice del tronco Marcellinara-Catanzaro, la quale sospese di recente i lavori e portò la questione avanti i tribunali.

Intendo che in pendenza della lite non giovi far novità per ciò che concerne la galleria, ma i lavori all'aperto dell'ultimo tratto fra Marcellinara e la stazione di Corace non incontrano difficoltà, e rispetto a questi la sospensione non è giustificabile nè giustificata. Se non si vorranno condannare quelle popolazioni al supplizio di Tantalò, bisogna che quest'ultimo tratto di collegamento si compia e presto.

Lo faccia l'impresa assuntrice come è dover suo; lo faccia l'amministrazione d'ufficio a spese dell'impresa, se questa si ricusa; ma in un modo o nell'altro è di capitale interesse che la principale città delle Calabrie non rimanga a lungo isolata dalla ferrovia Eboli-Reggio, da Monteleone e da Nicastro.

Queste raccomandazioni faccio anche a nome dell'onorevole Grimaldi, che, per motivi di salute, non è potuto intervenire alla seduta.