

linee di importanza, se vogliamo, secondaria in rapporto alle linee principali, ma di una importanza assai considerevole in rapporto agli interessi economici locali; occorre largheggiare nel senso proposto dall'onorevole Fili-Astolfone e dagli altri firmatari dell'ordine del giorno, cioè di accordare un sussidio chilometrico che varii da un minimo di 7,000 lire ad un massimo di 8,000 e per un periodo di tempo che non varii da 35 a 70 anni, come propone la Commissione, ma che sia di 70 anni intieri, come domandano lo stesso onorevole Fili-Astolfone e gli altri firmatari del suo ordine del giorno. Di più, questi benefici non dovrebbero essere accordati alle linee, come da qualcheduno si vuol sostenere, che abbiano importanza militare, ma si dovrebbe accordare il beneficio a tutte le linee secondarie d'importanza economica riconosciuta. Poichè se si ammettesse il principio di accordare il beneficio soltanto alle linee che abbiano importanza militare, si correbbe proprio il pericolo di veder reso irrisorio questo beneficio, perchè le linee di importanza militare, lo dice lo stesso relatore della Commissione, sono state quasi tutte eseguite. Poi questo mezzo darebbe al Governo il pretesto di poter preferire certe linee per ragioni elettorali, per influenze politiche, per arbitrii, per violenze. Ora le leggi devono essere fatte in modo da evitare gli equivoci, da salvaguardare i diritti riconosciuti, e da allontanare anche la possibilità di qualunque violenza.

D'altronde, queste linee soddisferebbero ad un bisogno reale. Per le linee principali, eseguite a spese dello Stato, è stato possibile veder trionfare interessi di persone o di Province, piuttostochè interessi generali; ma queste linee secondarie, eseguite con semplice sussidio dello Stato, in seguito a constatazione di interessi reali fatta da Corpi collettivi locali, non possono significare che la esplicazione di un bisogno reale riconosciuto da tutti.

Quindi è assai utile che i benefici siano accordati e che la Camera anzi largheggi nell'accordarli. Inoltre queste linee di interesse secondario, per le quali si domanda di elevare il sussidio da un minimo di tre mila al massimo di sei mila lire, rappresentano un'economia reale per lo Stato. Infatti molte di queste linee sono di importanza generale, e lo Stato dovrebbe eseguirle a spese pro-

prie; mentre invece le eseguiscono, per proprio conto, i Consorzi, domandando al paese soltanto un sussidio che sia adeguato all'entità e all'importanza della linea da costruirsi.

Perciò, e per ragioni d'ordine economico e per ragioni d'ordine politico, io chiedo al ministro ed alla Camera che vogliano accogliere l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Fili-Astolfone ed altri firmatari, rendendo, finalmente, giustizia alla povera Sicilia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sonnino Sidney.

Sonnino Sidney. Ho pochissime osservazioni da fare, di carattere generale, e mi dispiace di dover parlare in senso alquanto discorde da quello dei molti colleghi ed amici che hanno parlato finora.

Prima di tutto un poco di storia, ma molto breve, per suffragare il mio ragionamento.

Nel 1897 fu votata una legge per aumentare da 3000 a 5000 lire il limite delle sovvenzioni chilometriche per le linee comprese nelle leggi del 1879 e del 1888.

Non più di un anno dopo fu presentato e votato dalla Camera un nuovo progetto per estendere il sussidio anche a nuove linee non contemplate dalle leggi anteriori. Durante la discussione, la Camera deliberò di elevare in alcuni casi compresi nelle leggi 1879 e 1888 la sovvenzione fino a 6000 lire purchè il termine si restringesse a 40 anni: ma fu nello stesso tempo (8 luglio 1898) dopo vivo dibattito respinta dalla Camera la proposta di portare il termine degli anni da 40 a 70.

Caduta la legge per chiusura della Sessione, il progetto ci torna dinanzi con una nuova concessione o debolezza ministerale, poichè si estenderebbe il termine fino a 60 anni per le ferrovie che avessero grande interesse militare.

La Commissione, dando per ragione principale che le linee di interesse militare furono quasi tutte costruite (il che sembrerebbe un motivo per sopprimere ogni maggiore larghezza) e che conviene evitare questioni, vuole estendere a tutte le linee già contemplate dalle leggi del 1879 e del 1888 il limite massimo, e per di più elevarlo a 70 anni; cioè propone di aggiungere alla legge precisamente quello che la Camera respinse sei mesi fa, e che anche il ministro allora si rifiutò di accettare.