

già detto a sufficienza con le lettere che gli ho scritto su tale argomento; ma egli, sempre assiduo, ha voluto anche oggi rivolgermi in proposito una sua interrogazione.

Ai colleghi onorevoli Fulci e Faranda rispondo che la linea Giardini-Leonforte non è compresa nella legge 29 luglio 1879, con la quale si stabilì di costruire 1,000 chilometri di ferrovie di quarta categoria. È vero che successivamente ci sono state fatte vivissime premure per la costruzione della linea Giardini-Leonforte, ma allo stato della legislazione, il Governo non avrebbe facoltà di costruirla, perchè neanche nelle leggi successive, cioè nelle leggi che autorizzano la concessione di nuove ferrovie prima col sussidio di 3,000 lire a chilometro per 70 anni e poi con 5,000 lire a chilometro, per la stessa durata, venne mai fatto cenno di tale linea, per la quale non vi è stata neppure domanda di concessione da parte degli interessati.

Ora, malgrado la maggior buona volontà, noi non possiamo promettere che questa linea verrà costruita a spese dello Stato. L'unico mezzo, per altro, che possono avere gl'interessati per raggiungere il loro scopo è quello di costituire un consorzio che presenti la domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio della linea in parola e sarà soltanto allora il caso di vedere fino a quale misura possa arrivare il sussidio governativo, tenuto conto dell'importanza ed utilità di questa linea, nonchè dell'importo delle spese di costruzione.

All'infuori di questo comprenderanno gli onorevoli interroganti, che nessun'altra speranza posso dar loro.

Lo Stato ha già un grave dovere da compiere ed è quello di mantenere le promesse fatte per le linee complementari le quali porteranno un onere gravissimo per il bilancio dello Stato, e, prima di aver compiuto quelle linee, non è possibile in verun modo che lo Stato assuma nuovi impegni.

Presidente. L'onorevole Faranda ha facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto della risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato.

Faranda. Io ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato degli schiarimenti che ha voluto darmi. Mi rincresce che la condizione delle cose sia quale l'ha esposta il sotto-segretario di Stato, avuto riguardo agli urgenti bisogni di quelle popolazioni,

non soltanto della provincia di Messina, ma di molta parte anche della provincia di Catania.

Io ricordo che questo voto per la linea Giardini-Leonforte fu emesso dalla Camera di commercio fino dal 1873; se ne occupò poi il Consiglio provinciale nel 1881 ed incaricò un ingegnere di compilare un progetto, che fu mandato al Governo e che il Consiglio Superiore dei lavori pubblici non ritenne conveniente, non saprei per quale difetto del progetto stesso. Nel 1885 fu incaricato un altro ingegnere di fare un nuovo progetto e l'affare rimase lì.

Fu forse perciò che la legge del 1879 non tenne conto di questa linea. Io non so se sia possibile provvedere con una leggina; ad ogni modo quello che a me importa è di fare la seguente raccomandazione. Tenga il Ministero conto delle condizioni di quelle Provincie. Quanto ieri fu detto circa il catasto è forse al disotto del vero, fatto si è che i redditi non bastano a pagare quel che si spende. Quelle Provincie hanno perduto tutte le risorse di qualunque natura e di qualunque genere, è perciò di supremo interesse dar loro qualche aiuto che, se non giungerà a riparare alle perdite subite, darà almeno un efficace ausilio non solo alla provincia di Messina, ma anche a quella di Catania. E reclami e preghiere ed istanze unite alle risoluzioni prese dalle Amministrazioni di 29 o 30 Comuni delle due Provincie, compresa Trojna, fanno fede che quella ferrovia è un bisogno assolutamente urgente per quelle popolazioni.

A queste considerazioni mi permetto di aggiungere un'altra sola per non annoiare troppo la Camera. Oltre all'interesse economico-commerciale, quella linea involge un interesse strategico; sino dal 1882 il ministro della guerra d'allora riconobbe il grande vantaggio che sarebbe venuto da una linea ferroviaria che mettesse in comunicazione l'interno dell'isola con il porto di Messina. Allora non c'era il campo trincerato di Castrogiovanni e Messina non era stata elevata, come ora è, a piazza forte. Il Governo sa quante spese si sono sostenute per la difesa dello stretto e per la costruzione di batterie dall'una e dall'altra parte in modo da potere, sbarare lo stretto pel caso di un attacco da parte nemica. Ora è naturale che dato il campo trincerato di Castrogiovanni, che è ad un'ora di distanza dalla stazione di Leonforte, si è creata a Messina una nuova