

ha un percorso di 919 chilometri, è costruita tutta quanta a sezione normale;

« Considerando che per ragioni tecniche, commerciali, strategiche e politiche non conviene chiuderla con una linea a scartamento ridotto di appena 111 chilometri;

« Delibera che degli otto tronchi della ferrovia Castelvetro - Porto Empedocle, il primo ed il terzo vengano costruiti a scartamento normale, coll'interposizione d'una terza rotaia che renda possibile l'esercizio dell'intera rete a scartamento ridotto; ed a tal uopo consente che la sovvenzione chilometrica pei soli due tronchi suaccennati sia elevata da 8,000 a 12,000 ».

Vorrei però fare a tutti una raccomandazione.

Io non intendo limitare il diritto degli oratori; ma prego coloro i quali hanno da fare osservazioni intorno agli articoli, di riserbarsi di parlare agli articoli medesimi per non ripetere due volte la stessa discussione.

Licata. Io sarò brevissimo, nel vero senso della parola, giacchè non mi propongo di esaminare l'intero disegno di legge che ho propugnato da tanti anni, fin dal primo giorno che ebbi l'onore di entrare alla Camera; ma intendo soltanto di fare brevissime considerazioni relativamente al mio ordine del giorno.

Dando uno sguardo alla carta topografica della Sicilia, si vede a colpo d'occhio che l'isola è tutta circondata da una cinta ferroviaria, che ha la lunghezza di 919 chilometri e che è interrotta soltanto in un punto per la lunghezza di 111 chilometri, quant'è precisamente la distanza esistente fra Castelvetro e Porto Empedocle. Ora volere intercalare in questo brevissimo tratto una linea a scartamento ridotto, significa non tener conto delle esigenze tecniche, commerciali e strategiche di quella regione; e soprattutto significa rendere zoppicante l'intera linea di circonvallazione della Sicilia e guastarne completamente e per sempre il meccanismo di costruzione e di esercizio.

Per riparare a questo inconveniente non c'è che un solo rimedio, ed è quello di costruire a scartamento ordinario due soli degli otto tronchi in cui la Commissione ha diviso e suddiviso la Castelvetro-Porto Empedocle, cioè il primo tronco che va da Castelvetro a Sciacca ed il terzo tronco che va da Sciacca a Porto Empedocle. Per ottenere questa rettifica non occorre una grande spesa, ed io son d'avviso che

la spesa occorrente è sempre inferiore al vantaggio che se ne ricaverebbe. Difatti, stando all'avviso di persone competenti, basterebbe per raggiungere un tale intento di elevare il sussidio chilometrico da 8,500 a 12,000 lire. Con ciò si porterebbe un aggravio al bilancio, per settanta anni, di sole 388,000 lire, ma questa cifra dovrebbe essere scemata dalla circostanza speciale che per lo scartamento ordinario si dovrebbe concedere il sussidio per 111 chilometri, mentre per lo scartamento ridotto dovrebbe, invece, concedersi per 116 chilometri, cioè per cinque chilometri di più, che richiederebbero un maggior sussidio di 42,500 lire.

A questo proposito desidero che la Camera mi consenta di dire poche parole per rettificare un'asserzione che ho udito ripetere frequentemente in questi ultimi giorni, e che non risponde assolutamente alla verità. Si è detto che questo disegno di legge sia stato fatto a bella posta per favorire esclusivamente la Sicilia. Io non nego, nè potrei negare che esso sia di grande vantaggio alla Sicilia, e colgo anzi questa occasione per tributare una parola di ringraziamento e di plauso all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, con tanta sollecitudine, ha voluto portare a compimento l'opera iniziata dal suo predecessore l'onorevole Giussio, e per dire all'onorevole Zanardelli che ha diritto alla nostra riconoscenza per aver mantenuto la promessa annunciata solennemente a Palermo che avrebbe fatto approvare, prima delle vacanze, questo disegno di legge. Ma il dire che questo disegno di legge sia di esclusivo vantaggio per la Sicilia, è un'esagerazione che non trova riscontro nella realtà dei fatti. Ed invero, se noi esaminiamo la legge del 20 luglio 1888, troviamo che colla medesima si prometteva alla Sicilia una sola linea di 158 chilometri è vero, ma la spesa ascendeva a 55 milioni; e troviamo che questi benedetti 55 milioni furono anche stanziati nel quinquennio, dal 1892 al 1896. Invece con l'attuale disegno di legge si porta la nuova Rete che si vuol costruire non a 400 chilometri, come anche nella relazione viene asserito, ma a 322, perchè gli altri chilometri appartenenti alla linea Palermo-Corleone, che è già eseguita, non dovrebbero computarsi. Ora per questi 322 chilometri la spesa non è più di 55 milioni, ma di soli 39, con una vistosa economia di 16 milioni.

Di fronte a questa grande economia, mi pare che sarebbe giusto e doveroso che il Governo accettasse il mio ordine del