anche che questo tronco di linea Talamone-Allerona fino dal 1871-72, se non erro, fu progettato; ed uno dei sostenitori di questo tronco era l'ammiraglio Racchia che allora era al Ministero. E lo sosteneva appunto perchè ne vedeva la opportunità strategica militare; poichè questo tronco avvicinava le due linee Mediterranea ed Adriatica. Infatti il tronco da Talamone ad Allerona per la via di Terontola e per la via di Orte si ricongiungerebbe all'Adriatica. Del resto io non voglio spendere più parole per questo tronco, perchè la Camera ne vede la bontà e non ha bisogno di essere raccomandato.

Dopo tutto, che cosa chiediamo noi all'onorevole ministro? Chiediamo di fare gli studi e per questi il bilancio non viene affatto aggravato. Conseguentemente spero che la Camera ed il ministro vorranno approvare il nostro ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Licata.

Licata. Prima che si chiuda la discussione sulle strade ferrate, io desidero di rievocare una minima parte della tanto vessata questione delle ferrovie complementari. E ciò non per ripetere malamente quello che è stato detto così bene dagli oratori precedenti, ma per applicare tutto quello che sul proposito si è detto ad una delle più disgraziate ferrovie complementari, qual'è la Castelvetrano-Porto Empedocle.

Si è detto che l'ultima legge ferroviaria del 4 dicembre 1902, invece di agevolare ha ostacolato la costruzione delle ferrrovie complementari, ed è verissimo. Difatti dopo la promulgazione di quella legge, delle famose diciotto linee provenienti dalla legge del 1879, due soltanto ne sono state concesse all'industria privata, una terza è in via di concessione, e tutte le altre sono rimaste nel limbo.

La ragione di questo insuccesso è dipesa principalmente dalla dizione e dalla interpretazione che si è voluto dare all'articolo 5 della legge 4 dicembre 1902, che io credo opportuno di leggere alla Camera per tirarne alcune deduzioni. L'articolo 5 dice precisamente così.

« Per le linee e tronchi che saranno concessi a sezione ridotta nell'isola di Sicilia, nelle Calabrie e Basilicata, le Provincie traversate od interessate alla costruzione saranno esonerate dai contributi che avrebbero dovuto dare in forza delle leggi 20 luglio 1879 e 27 aprile 1885.

« Invece resta fermo l'obbligo dei rispettivi contributi nella misura e nei modi stabiliti dalle leggi testè citate, a carico delle Provincie traversate od interessate alla costruzione delle linee e tronchi a sezioni normali ».

Io non so chi abbia introdotto nella legge quest'ultimo capoverso, se il Senato, il Ministero, o la burocrazia; so però questo, che la legge accennata non fu discussa come si doveva alla Camera; ma fu votata, dirò così, a tamburo battente, insieme alle altre tre leggi che furono votate in quell'unica seduta; ed io rammento che nel disegno di legge che fu allora semplicemente letto alla Camera quest'ultimo capoverso non esisteva affatto.

Ad ogni modo, stando alla dizione di questo articolo, io credo che l'equivoco può nascere per le ferrovie a scartamento ordinario, per le quali gli Enti interessati non si sa bene se debbano contribuire nella misura di un decimo o di quattro decimi, oppure se non debbano contribuire affatto, come era nelle intenzioni del Parlamento, e come era scritto nella bella Relazione presentata dalla Commissione Regia presieduta dall'onorevole Giusso. Comunque, se l'accenato articolo è applicabile per le ferrovie a scartamento ordinario, non lo è affatto per quelle a scartamento ridotto. Ora siccome gli otto tronchi in cui è stata divisa la ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle sono tutti a scartamento ridotto, io credo che gli Enti locali di Sicilia non debbano aver l'obbligo di corrispondere un qualsiasi contributo per la costruzione dei loro tronchi di ferrovia.

In quanto poi alla pronta costruzione delle ferrovie complementari, l'onorevole ministro ha detto ieri che ora non si può procedere alla concessione di quelle per le quali non è stata avanzata alcuna domanda di concessione o mancano i progetti tecnici speciali.

Ha soggiunto inoltre che a lui è venuta una nuova idea: quella cioè di istituire un ufficio tecnico al quale ha già dato l'incarico di redigere i progetti che mancano, e di rivedere quegli altri che non corrispondono più alle esigenze odierne perchè fatti molto tempo addietro.

Ora io dico, che tutto ciò non si applica affatto alla nostra ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle. Per essa esistono già i progetti di massima e coll'annuenza del Governo la Società Sicula ha fatto anche eseguire i progetti di dettaglio. Per questa malaugurata ferrovia, a mio debole avviso, una