

uno stato di abbandono, di prostrazione, di sconforto e di scetticismo profondo e covano nel silenzio un odio implacabile contro il Governo e contro le istituzioni che non possono amare perchè non ne ricavano alcun vantaggio. Una prova di quest'odio latente che si è andato accrescendo sempre di più si è avuta nelle ultime elezioni politiche, nei collegi di Sciacca, di Bivona, e di Canicattì, che sono i tre collegi interessati alla costruzione delle otto linee ferroviarie in cui oggi si è voluto sminuzzare la famosa Castelvetro-Porto Empedocle. In questi tre collegi si presentarono tre candidati socialisti che, non faccio per dire, non sono ancora individualità politiche molto spiccate, nè tampoco superuomini.

Ebbene, lo credereste? di fronte ai deputati uscenti che avevano reso dei servizi alla collettività, ed anche ai singoli elettori, che avevano esercitato una certa influenza su tutte le amministrazioni locali, che contano estese relazioni di amicizia e di parentela, che sono nativi di quei collegi ed avevano, vi par poco? anche l'appoggio del Governo; di fronte dico, ai deputati uscenti, i candidati socialisti, più o meno novellini, che non avevano reso alcun servizio a quelle popolazioni e che non ne avevano neppure allietate della loro propaganda socialista, riportarono quasi la metà dei voti e fu miracolo che non riuscissero eletti.

Da che dipende questo nuovo fenomeno che è del resto degno di studio? Non dipende certamente dall'influenza del socialismo, perchè là la propaganda socialista non esiste; ma dipende dal fatto che i sovversivi ottengono i voti di coloro che sono diventati contrari all'attuale stato di cose; ed invece noi, che pur godiamo delle simpatie personali, siamo ridotti a raccogliere il frutto delle odiosità per il Governo. Dipende insomma dalla persuasione generale che dal disordine si possa ottenere ciò che è stato impossibile di ottenere coll'ordine.

Io non esagero le tinte di questa condizione di cose, nè mi avvalgo delle iperboli oratorie per impressionare l'assemblea, ma vi assicuro, onorevoli colleghi, che l'odio al Governo in quei paesi va crescendo di giorno in giorno, e che, se si dovesse ripetere oggi il plebiscito, il risultato sarebbe ben differente da quello che è registrato in quelle tavole del 1860. Ed aggiungo, senza timore di essere contraddetto, che se il Governo non provvede sollecitamente alla costruzione delle ferrovie complementari in

generale, e delle sicule e calabresi in ispecie creerà, in pochissimo tempo, tanti nemici delle istituzioni, quanti non ne potranno produrre mai, colla loro propaganda sovversiva, tutti i partiti estremi.

E non ho altro da dire. (*Benissimo!*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Il collega Licata ha parlato con molto calore, il che indica la profondità delle sue convinzioni; ma lo prego di credere che il Governo è convinto pur esso della necessità di adempiere gli obblighi che sono stati solennemente assunti con la legge del 1902.

E che questa convinzione sia nel Governo lo potrà desumere l'onorevole Licata, non soltanto dalle dichiarazioni che io farò oggi, ma anche dalle dichiarazioni che sono state fatte dal presidente del Consiglio e da me, fuori di quest'aula, alle Commissioni delle provincie interessate che da noi si sono recate.

L'onorevole Licata, nella foga del dire, ha asserito che siamo ancora oggi al *sicut erat in principio*; ma egli stesso ha corretta questa asserzione, notando quali provvedimenti dopo il 1896 sono stati accolti ed approvati.

Egli ha rivolto a me alcune specifiche interrogazioni, alle quali desidero di rispondere. Ma prima di rispondere, voglio pregarlo di considerare un momento la posizione del Ministero, e mia in particolare. In 48 giorni, da che siamo al potere, abbiamo, per la materia ferroviaria, dovuto affrontare una legge per l'esercizio di Stato e l'abbiamo condotta in porto; abbiamo dovuto nominare il direttore generale, chiamare intorno ad esso alcuni coadiutori, stabilire norme di ordinamento del personale e degli uffici, perchè tutto ciò è una necessità per passare all'esercizio di Stato col 1° luglio; abbiamo dovuto riprendere le trattative state interrotte per le liquidazioni ferroviarie; abbiamo dovuto studiare i mezzi per far fronte a queste liquidazioni: abbiamo dovuto ancora avere continui rapporti con la Commissione che studia il grande progetto ferroviario, e che ha presentato oggi la relazione; abbiamo dovuto affrontare l'arduo problema dell'eventuale riscatto delle ferrovie Meridionali. E, come se ciò non bastasse, essendo davanti al Senato allo stato di relazione il disegno di legge presentato dal mio predecessore sopra la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate in generale,