

L'altro emendamento si ridurrebbe ad aggiungere poche parole, cioè di cominciare, appena istituiti gli uffici, le espropriazioni da quei punti più vicini all'attacco alla rete in esercizio esistente, e non spiego la ragione perchè è evidente il vantaggio che tutti, cittadini e costruttori, possono trarne pei materiali e pei viaggiatori, mentre se si cominciasse dai centri interni ogni vantaggio sarebbe perduto.

Onorevoli colleghi, ho finito compiacendomi con me stesso (scusatemi la lode che mi attribuisco) perchè ho potuto mantenermi più calmo di quello che non ero stato le altre volte, e forse questo gioverà più alla causa nostra, di quello che non ebbe a giovare pel passato, e vorrei che fosse questa l'ultima volta in cui avrò a parlare delle complementari. Noi dal tempo non abbiamo guadagnato altro che questo: che una volta fu detto che quelle ferrovie potessero anche avere uno scopo elettorale, ma il tempo ha dimostrato a tutti che invece erano sono e saranno un atto di giustizia, che andava reso anche prima, alle benemerite popolazioni, che ne avevano diritto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasqualino-Vassallo.

PASQUALINO-VASSALLO. Le cose che avevo in animo di dire sono state già dette da altri oratori, onde io credo di non poter dare maggior prova di attaccamento all'isola mia, che rinunciando a parlare. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saporito.

SAPORITO. Io dirò brevi parole; non è il caso di un discorso: questa legge ha limiti ristrettissimi, viene per stabilire i fondi per la costruzione di questa rete ferroviaria.

Tutte le questioni riguardanti queste ferrovie sono state discusse precedentemente ed è stata anche discussa la questione cui accennava il mio amico Fili-Astolfone, cioè la costruzione diretta dello Stato.

Io, veramente, non ho i dubbi che ha il mio amico Fili-Astolfone, riguardanti la costruzione diretta dello Stato.

La Commissione dell'ordinamento ferroviario ha pubblicato in questi ultimi giorni un grosso volume sulle costruzioni ferroviarie in Italia, e da quel volume, se qualcuno dei deputati crederà di leggerlo, attingerà delle notizie importanti intorno al

modo come sono procedute le costruzioni di Stato.

Vi è stato spesso sperpero del denaro pubblico, ma questo sperpero non è stato l'effetto delle costruzioni di Stato, ma l'effetto di tante cause, che ora è inutile andare a rintracciare.

Non ho alcun dubbio che lo Stato in questa occasione costruirà bene.

E costruirà bene, perchè il Ministero ha avuto la buona idea di affidare alla Direzione generale delle ferrovie di Stato la costruzione di queste linee; ed alla Direzione generale delle ferrovie di Stato ci sono ottimi tecnici provenienti tanto dalle ex Società, quanto dal soppresso Ispettorato governativo.

Quindi io prego i miei amici della Sicilia di non avere timori intorno al modo come saranno costruite queste ferrovie. Lo Stato le costruirà bene. Non ha alcuno interesse a costruir male. E di più lo Stato spenderà tutto il denaro, tutti i milioni presunti per questa piccola rete, mentre, se si fosse fatta la concessione all'industria privata, una parte della somma che può essere impiegata nella costruzione sarebbe rimasta nelle tasche del concessionario. (*Si ride — Commenti*).

E v'è di più. Sono fatti che tutti conoscono.

Questo piccolo affare aveva attirato molti concorrenti, e si dice che questi concorrenti ad un certo punto si fossero uniti insieme per dividersi il guadagno che si sarebbe fatto con la concessione. Ed allora, onorevole Fili, sarebbe rimasto ben poca cosa per la costruzione di queste linee, e la Sicilia avrebbe sentito le cattive conseguenze di questa concessione, se si fosse fatta all'industria privata.

Dunque lasciamo costruire allo Stato. Abbiamo fiducia nello Stato.

Ma io ho preso la parola per fare alcune raccomandazioni al Governo. Prima di tutto raccomando la massima celerità nella costruzione.

L'onorevole Fili-Astolfone ha ragione: molto pazienti sono state le popolazioni siciliane: è dal 1879 che esse aspettano la Castelvetro-Porto Empedocle. Ad un certo punto si disse che questa linea non si poteva costruire. Era a scartamento ordinario e costava molto.

DI RUDINI' ANTONIO. Questo è un altro fatto personale mio. Domando la parola.

SAPORITO. Fortunatamente venne mi-