

Ella ha poi una interrogazione ed un'interpellanza sulla questione ferroviaria in Sicilia, ed avrà quindi a suo tempo campo di svolgere, con l'ampiezza necessaria, le sue ragioni ed i suoi argomenti.

LIBERTINI GESUALDO. Cedo alla sua autorità.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici...

RUBINI, ministro dei lavori pubblici. Se gli onorevoli interpellanti, che sono seguiti all'onorevole Fera, valorosi ed eloquenti oratori, hanno dovuto riconoscere che il tema che si accingevano a svolgere non consentiva loro di dire cose nuove, e perciò si rimettevano in parte a ciò che aveva detto precedentemente l'onorevole Fera, che cosa debbo dire io che non ho che una mente sola ed una sola voce molto flebile e fioca?

Non potrei certamente che ripeterò quasi tutto quello che ho già risposto alla interpellanza dell'onorevole Fera sulle condizioni del servizio ferroviario in Calabria, cioè che una gran parte dei difetti, o se si vuole anche dei vizi, che affliggono la rete ferroviaria in Calabria sono comuni anche alla Sicilia.

Certamente alcuni fatti speciali lumeggiano il problema ferroviario siciliano diversamente da quello calabrese; non bisogna, infatti, dimenticare che il disastro prodotto dal terremoto del 1908 ha pesato di più sul servizio ferroviario siculo che non calabrese, per quanto esso si sia esteso nella terra calabrese più che nella terra siciliana. Esso ha vulnerato molto più in Sicilia la regolarità del servizio, già afflitta dalle deficienze primordiali della rete, perchè ha interrotto completamente i rapporti ferroviari fra l'isola e il continente.

A ciò si aggiunse la distruzione di quell'unica officina, la quale provvedeva alle riparazioni del materiale.

FULCI. Si inganna, non fu distrutta!

RUBINI, ministro dei lavori pubblici. Scusi, onorevole collega, non sarà stata materialmente distrutta; ma un'officina, quando è sconquassata, non può più servire a far funzionare dei motori e ad eseguire dei lavori di precisione. Questo, me lo perdonino, mi sento di affermarlo anche per mia cognizione personale.

CUTRUFELLI. Prima di affermare veda, onorevole ministro!

RUBINI, ministro dei lavori pubblici. Io non dico che l'officina sia stata materialmente rasa al suolo, ma sostengo che un'of-

ficina meccanica non può assolutamente lavorare, se non si trova nelle migliori condizioni di stabilità.

Del resto, onorevoli colleghi, non solo non posso non ritenere come rigorosamente esatte le informazioni fornite dall'Amministrazione ferroviaria, ma devo riconoscere che l'Amministrazione stessa non avrebbe nessun interesse nel non fare le riparazioni a Messina, se appena lo potesse.

Infatti il non riparare il materiale in Sicilia significa aver bisogno di una quantità assai maggiore di quel materiale, significa procurare alla Direzione una quantità assai maggiore di sopraccapi, perchè il materiale inservibile deve essere portato sul continente e sostituito da altrettanto che prenda il posto di quello.

Ripeto, onorevoli colleghi: non è a supporre che l'Amministrazione voglia procurarsi delle noie, del lavoro maggiore, unicamente per poter dire: io ho affrontato ed ho superato moltissime e gravissime difficoltà.

Or dunque, la condizione dell'esercizio ferroviario in Sicilia fu anche più pregiudicata di quella di Calabria dal disastro del dicembre 1908 per le ragioni che ho detto, ed anche perchè una parte del materiale si è dovuto impiegare per alloggiare il personale. Appena però si è potuta ristabilire la comunicazione tra il continente e l'isola, si è subito accresciuto il materiale mobile a disposizione del compartimento di Palermo, ed oggi quel materiale mobile è in quantità superiore a quella che era nella medesima epoca dell'anno scorso, ed anche maggiore di quella che competerebbe a quel compartimento in ragione di traffico. Io sono lieto che sia maggiore, per quella stessa ragione che ho manifestata, allorchè replicai all'onorevole Turco, e cioè che il fabbisogno in certi momenti non si deve misurare soltanto dall'entità del servizio, ma anche dal carattere specifico delle necessità del momento.

L'onorevole Colajanni disse che già si attendeva di udirmi con dati statistici mettere in luce come non esista l'affermata deficienza di materiale mobile.

Per amore di verità non posso tacere questa, che è una sostanziale dimostrazione dello stato attuale dei fatti. Le locomotive, che al 31 dicembre 1907 erano 181, e 214 al 31 dicembre 1908, al 31 dicembre 1909, dopo l'anno in cui più difficili furono le sostituzioni del materiale, erano già 248, e finalmente due mesi dopo, alla fine dello scorso febbraio, 257.