

XLVII.

TORNATA DEL 19 APRILE 1887

Presidenza del Presidente DURANDO.

Sommario. — *Omaggi* — *Presentazione dei seguenti due progetti di legge: Costruzione del subdiramatore « Vigevano » per distribuire le acque del Po dal diramatore « Quintino Sella » nella zona fra Terdoppio ed il Ticino; Provvedimenti a favore dei comuni della provincia di Reggio-Emilia danneggiati dall'uragano dei giorni 4 e 5 agosto 1886* — *Presentazione d'un reale decreto per ritirare il disegno di legge per: Modificazioni all'ordinamento dell'esercito* — *Svolgimento della interpellanza del senatore Majorana-Calatabiano al ministro dei lavori pubblici intorno alla ferrovia Valsavoia-Caltagirone* — *Chiusura dell'incidente* — *Annunzio d'interpellanza del senatore Corte al presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, sulla politica africana.*

La seduta è aperta alle ore 3 e $\frac{3}{4}$.

Sono presenti i ministri de' lavori pubblici e della guerra. Più tardi intervengono i ministri dell'interno e delle finanze.

Il senatore, segretario, VERGA C. dà lettura del processo verbale della tornata di ieri che viene approvato.

Atti diversi.

Fanno omaggio al Senato:

Il professore A. Albertini, di un suo opuscolo col titolo: *Questioni scolastiche.*

La legazione dell'Uruguay presso la Corte d'Italia, dell'*Annuario statistico di quella repubblica per l'anno 1885.*

I rettori della R. Università degli studi di Siena, di Napoli e di Genova, dell'*Annuario accademico di quelle R. Università, per l'anno 1886-87.*

Il direttore generale delle antichità e delle arti, dei fascicoli delle *Notizie degli scavi dei mesi di dicembre 1886, gennaio e febbraio 1887, e dell'indice topografico per 1886.*

Il soprintendente del regio istituto di studi superiori in Firenze, dell'*Annuario scolastico di quel regio istituto per l'anno 1886-87.*

Il preside del convitto nazionale di Genova, di un opuscolo contenente i *Discorsi fattisi in quell'istituto per onorare i prodi caduti a Saati e a Dogali.*

Il direttore generale della Banca Nazionale nel Regno d'Italia, della *Relazione fatta agli azionisti sulle operazioni di quell'istituto nel 1886, e di altra relazione sul primo esercizio del Credito fondiario;*

I prefetti di Torino, Venezia, Mantova, Terra di Lavoro, Bari, Cuneo e Catania, degli *Atti di quei Consigli provinciali dell'anno 1886.*

Presentazione di due progetti di legge e di un decreto regio.

SARACCO, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SARACCO, ministro dei lavori pubblici. A nome del mio collega il ministro delle finanze ho

LEGISLATURA XVI — 1^a SESSIONE 1886-87 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 19 APRILE 1887

l'onore di presentare al Senato un disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, per la: « Costruzione del subdiramatore *Vigevano* per distribuire le acque del Po dal diramatore *Quintino Sella* nella zona fra Terdoppio ed il Ticino ».

A nome dello stesso mio collega ho l'onore di presentare al Senato un altro disegno di legge pure approvato dalla Camera dei deputati per: « Provvedimenti a favore dei comuni della provincia di Reggio-Emilia danneggiati dall'uragano dei giorni 4 e 5 agosto 1886 ».

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi due progetti di legge, i quali faranno il loro corso ordinario.

Il signor ministro della guerra ha la parola.

BERTOLÉ-VIALE, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato un decreto reale che mi autorizza a ritirare il progetto di legge per « Modificazioni alla legge sull'ordinamento ed a quella degli assegnamenti del regio esercito », che sta dinanzi al Senato.

Per i riguardi che sono dovuti al Senato io dirò brevemente le ragioni che mi hanno indotto a ritirare questo progetto di legge.

Siccome è mia intenzione ed anche mio obbligo, per impegni presi innanzi all'altro ramo del Parlamento, di presentare un progetto per l'aumento delle armi di cavalleria e d'artiglieria, ho creduto opportuno ritirare l'accennato progetto, al quale sarà necessario un qualche ritocco, specialmente per ciò che riguarda l'arma del genio. Ora il far discutere e votare dal Senato una legge, la quale dovrà essere modificata, se la Camera farà buon viso al progetto che intendo presentare, non mi sembra cosa pratica, ed ho ritenuto più savio consiglio di ritirarla e farne tutt'una col progetto nuovo che presenterò alla Camera.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della guerra della presentazione di questo decreto reale, che l'autorizza a ritirare il progetto di legge da lui specificato, e già presentato al Senato in un' anteriore tornata.

Svolgimento d'interpellanza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Interpellanza del senatore Majorana-Calatabiano al ministro dei lavori pubblici ».

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Onorevoli senatori. Più che il dovere del mio ufficio, mi spinge a questa interpellanza l'amore per la giustizia.

L'interpellanza era diretta fino dallo scorso dicembre all'onor. presidente del Consiglio, nella sua qualità di ministro dell'interno, ed al ministro dei lavori pubblici.

Ma, per le vicende politiche parlamentari, gli onorevoli ministri d'allora non sono più al loro posto; cosicchè, rotta quella continuità di responsabilità che li legava ai fatti da essi compiuti, è venuta quasi meno la necessità di tenere vincolati a questa mia interpellanza il nuovo ministro dei lavori pubblici e quello dell'interno.

Però, essendo debitore al Senato della spiegazione del fatto per cui mi rivolgevo anche all'onor. ministro dell'interno, dirò brevissimamente che, siccome si è a fronte di un consorzio di comuni e di una provincia, i quali hanno fatto gravi sacrifici nella certezza di veder eseguite le leggi; e siccome essi non versano in condizioni rosee, e tali da potersi dare il lusso di anticipare denari per opere che mai si costruiscono: così mi pareva che il ministro dell'interno (il naturale tutore, come lo chiamano, dei comuni e delle provincie) dovesse rispondere di qualche cosa, circa il governo dei suoi amministrati e delle condizioni che vengono loro fatte.

Ma, torno a dire, rotta la continuità dei fatti presenti e dei passati, la quale legava e faceva responsabili in faccia al Parlamento ed agli enti che compongono il consorzio quelle egregie persone (l'una non più facendo parte del Governo, l'altra non coprendo l'antico ufficio) io mi contenterò di circoscrivere la mia interpellanza all'onor. ministro dei lavori pubblici; del che ho reso privatamente consapevole il nuovo ministro dell'interno.

Sarò brevissimo nel richiamare fatti che altra volta sono stati esposti al Senato.

La Sicilia, in ispecie nella parte più centrale, per quanto riguarda la costruzione delle ferrovie, è rimasta negletta, malgrado che quelle popolazioni abbiano speso e spendano molto per la costruzione e per l'esercizio, non solo delle linee diverse dell'isola, ma di quelle altresì di tutto lo Stato.

Il bisogno di una ferrovia, vivamente sentito da Caltagirone e da molti altri popolosi co-

munì, li indusse ad intraprendere a proprie spese, e prima che venissero le apparenti elargizioni dello Stato, gli studi di una via ferrata che partendo da Valsavoia (cui si rannodano Siracusa e le altre stazioni di Catania e Messina, alle quali si rannoda perciò, a mezzo dello stretto, il continente) partendo, io dico, da Valsavoia, giungesse a Caltagirone; sperando che un altro consorzio fosse sorto più tardi per continuare la linea di Caltagirone e rannodarla alla provincia di Caltanissetta, per Piazza e Terranova da un lato, e alla provincia di Siracusa per Ragusa, Modica, Vittoria dall'altro.

Questi studi, condotti da un ingegnere governativo, di primo ordine per valore e di primissimo per integrità, il Mantese, rapito da poco con generale compianto alla vita, passarono per la trafila del Consiglio superiore dei lavori pubblici; il quale li approvò pienamente, limitandosi ad aumentare, specie in causa del prezzo del ferro, allora divenuto più elevato, qualche cosa nella spesa, che preveduta in 9 milioni fu portata ad 11 milioni.

Si preparava intanto la legge per le ferrovie secondarie, e nel 1877 l'attuale guardasigilli, allora ministro dei lavori pubblici, e collega dell'interpellante, dopo aver detto di altre linee, in un discorso alla Camera dei deputati, del 6 giugno di quell'anno, così parlava:

« Havvi la linea di Valsavoia-Caltagirone che ha pure sussidi importantissimi da parte dei comuni e della provincia; onde potrebbe il sussidio dello Stato considerarsi in un'annualità di 250,000 lire ».

Sussidio annuale, secondo le antiche idee del Governo, abbastanza forte; difatti per la linea molto più lunga Siracusa-Licata non si prometteva che un sussidio di una annualità di un milione. Il ministro Zanardelli soggiungeva che fra i criteri di preferenze, nella costruzione delle linee, era la « loro importanza intrinseca, l'importanza economica... le facilità tecniche... il maggiore o minore profitto che le linee da costruirsi possono recare a quelle già esistenti; poichè (son sempre sue parole) se, per esempio, noi abbiamo una linea che sottrae considerevoli benefizi alla linea esistente, ed abbiamo invece altre linee, come sarebbero la Zollino-Gallipoli e la VALSAVOIA-CALTAGIRONE, le quali ponno rendere meno improduttive alcune linee che ora rendono quasi nulla, è chiaro

che noi dobbiamo guardare queste ultime con maggior favore, in confronto delle prime ».

E notisi che l'accento del ministro d'allora, alle linee improduttive che si sarebbero avvantaggiate dalla linea Valsavoia-Caltagirone, non si riferiva alle linee della Sicilia in generale, che tutte erano produttive, ma in specie alla Valsavoia-Siracusa, la quale si sarebbe avvantaggiata dalla Valsavoia-Caltagirone, che pure avrebbe reso ancor più produttiva la Valsavoia-Catania-Messina-Bicocca-Palermo.

Così il proposito del ministro Zanardelli, tenuto in conto nella legge del 1879 proposta dal ministro Mezzanotte, del quale anche allora era collega l'interpellante, procurò alla linea Valsavoia-Caltagirone la classificazione nella terza categoria; quindi sulla spesa complessiva di 11,000,000 gli enti locali avrebbero dovuto spendere non più 3,400,000 lire, ma solo il quarto del tutto, cioè lire 2,250,000.

Però i fatti sventuratissimi susseguenti provarono che solo in apparenza ci fu un beneficio: sostanzialmente l'inesecuzione fin qui della legge del 1879 si è risolta in un disastro a danno delle popolazioni che promovevano la costruzione della linea Valsavoia-Caltagirone. E di vero, la massa delle decretate costruzioni in tutta l'Italia si accrebbe di tanto, quanto, per occorrere alle ingenti maggiori spese relative, i contribuenti (che videro discendere il loro carico locale a lire 2,250,000) venivano indirettamente gravati dalle molto più gravi tasse, per mezzo delle quali si sarebbero dovute provvedere le molte centinaia di milioni necessarie per sopperire al nuovo onere dello Stato.

Quelle popolazioni accettarono anche riconoscendo i maggiori aggravii delle tasse, fiduciose che la loro linea si fosse potuta veder cominciata e aperta all'esercizio. Ma qui incominciano le lamentazioni!

Dopo la legge del 1879, si intraprendono le costruzioni di alcune linee in essa decretate; anzi alcune linee e alcuni tronchi di altre si conducono con tale celerità che vengono aperti all'esercizio; ma per la ferrovia Valsavoia-Caltagirone - da ingegneri e amministratori, da ministri, da chiunque abbia avuta o abbia preso superficiale notizia dei luoghi e delle condizioni economiche delle popolazioni, stata giudicata primissima, unica anzi di prim'ordine tra le linee utili, per sè stesse, e più rispetto all'incremento

del reddito delle ferrovie dello Stato - che cosa si fece?

All'infuori del buon volere, manifestato a promesse e da alcuni preliminari di preparazione ad appalto, nulla!

Nel 1880 il ministro Baccarini prese in esame gli studi dell'ingegnere Mantese, approvati dal Consiglio superiore, e cominciò a verificare i primi tronchi, per bandirne gli appalti. E cadde in uno dei più patenti errori di fatto nei quali ha voluto perseverare il ministro Genala, che mi spiace di non veder più al banco dei ministri, quando ha voluto credere che gli studi della linea Valsavoia-Caltagirone sieno « stati fatti soltanto sulla carta, in occasione della legge del 1879 » (tornata del Senato del 14 dicembre 1883).

Furono inutili tutti i tentativi per distoglierlo da codesta credenza: ministro vi perseverò; e trovò chi ebbe a suo tempo, forse inconsapevolmente, a patrocinare e difendere cotesta opinione.

Invece, o signori, le cose stanno così: Con più decine di migliaia di lire, spese principalmente da Caltagirone, gli studi furono fatti particolarmente e furono approvati dal Consiglio superiore molto prima del 1879; in essi non mancava che quell'ordine di particolari, i quali sono indispensabili per la preparazione dei capitolati e la conclusione degli appalti.

Cotesto era compito dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

A colmare cotesto vuoto, che in istudi fatti eseguire da privato consorzio era inevitabile, diè opera il ministro Baccarini; il quale, ad attestare la sua fiducia nell'autore degli studi, l'ingegnere Mantese, a lui ne commise l'incarico. Indi nel 1881, quando da quello fu proposta la legge per facilitare le costruzioni, in modificazione di quella del 1879 (e di tale nuova legge l'onor. attuale ministro dei lavori pubblici era relatore in Senato) chi ha l'onore di parlare oggi, tentò di far giungere al Governo, non inutilmente, in pieno Senato le doglianze delle popolazioni della Sicilia, perchè già erano scorsi due anni, e nulla si era fatto rispetto alla linea Valsavoia-Caltagirone.

In ordine a quella linea io dissi allora: « Abbiamo studi fatti, approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici da molti anni; abbiamo enti che avrebbero dato di più, se la legge fosse

stata meno benigna, nè è a temersi non diano il meno cui son chiamati dalla legge del 1879 ». Soggiungevo: « Gli enti interessati avrebbero avuto diritto a vedere stanziato nel bilancio dello Stato quelle rate che, indipendentemente dall'importanza della linea, sarebbero toccate ai medesimi, nella distribuzione dei fondi assegnati in bilancio pel 1880 e pel 1881 ». Ed instavo perchè si cominciasse dal costruire i primi tronchi, i quali sarebbero stati caparra e garanzia del seguito, mentre alle popolazioni avrebbero giovato a qualche cosa.

Ed il ministro rispondeva: « Della raccomandazione fatta dall'onor. senatore Majorana *terro il maggior conto...* anche perchè egli ha suggerito il mezzo più proprio per attivare possibilmente nelle diverse località la legge del 1879; vale a dire quello dei provvedimenti per quei primi tronchi che racchiudono una certa importanza d'interessi. E limitatamente al primo e al secondo tronco a cui alluse l'onor. senatore Majorana, dichiaro che terrò il più gran conto nel formulare la tabella della nuova legge ».

Il ministro Baccarini non aveva sognato di mettere in forse la realtà e la bontà degli studi fatti: riconosceva che anche immediatamente si sarebbe potuto procedere all'appalto dei primi due tronchi; solo trovava la difficoltà nel fatto che gli enti interessati non avessero anticipato le quote del Governo, per investirle nei primi tronchi, e si riservava di provvedervi colla imminente legge di assegnazione dei fondi annuali alle diverse linee.

Senonchè, essendo pronti gli enti interessati ad anticipare tutta la loro quota, cioè le lire 2,250,000, s'instò presso il ministro affinchè, anche prima della legge sull'assegnazione delle quote annuali delle spese dello Stato per ciascuna linea, si desse cominciamento ai lavori, stanziando una qualsiasi somma nel bilancio. E difatti, in quello del 1882, presentato al Parlamento nel 1881, in prova del buon volere, si stanziò la somma di lire 100,000 a favore della linea Valsavoia-Caltagirone.

Questa somma, unita alle anticipazioni, sarebbe stata sufficiente perchè dieci o quindici chilometri di via fossero costruiti e aperti all'esercizio.

Venne poi la legge del 1882, che conservando le 100,000 lire già stanziato per il bilancio del 1882, ne attribui alla linea Valsavoia-Caltagi-

rone pel 1883, 410,000; pel 1884, 450,000; pel 1885, 600,000; pel 1886, 600,000; pel 1887, 600,000; pel 1888, 600,000. Ora, nulla essendosi mai speso o impegnato di tanto danaro (che viceversa si è definitivamente speso per altre opere per le quali non c'era il diritto) tutto quanto quel danaro è disponibile. Se si avessero entro il 1887 da pagare in tutto 4 o 5 milioni di lavori per la ferrovia Valsavoia-Caltagirone, tra le somme scadute e da scadere, prima che trascorra l'anno che abbracci il bilancio 1887-88, tra le maggiori somme dovute dallo Stato pel disgravio dei tre quarti alle quote di concorso degli enti locali, e tra quelle pur sempre da questi versate e dovute, vi sarebbe con esuberanza il fondo che l'Amministrazione dovrebbe sempre integrare, ancorchè distolto in altre spese contro la legge.

Ma preferisco continuare l'esposizione della dolorosa storia. Il ministro Baccarini fece qualcosa col bilancio e colla legge del 1882; nulla imprese in costruzioni. Egli si accontentò di svolgere gli studi relativi ad un imminente appalto; ma i quali, da parte dell'ufficio delegato del genio civile della provincia di Catania, e con l'aiuto di appositi ingegneri messi alla dipendenza del cav. Mantese, furono ultimati fino a Militello, ed incominciati pei tronchi susseguenti.

A misura che gli studi andavano completandosi, ritornavano al Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal quale erano stati stabiliti nuovi criterî sulle pendenze e contropendenze e sui raggi delle curve. Da ciò, non già da difetto dell'originario progetto Mantese, veniva il bisogno di riveder questo e adattarlo alle nuove prescrizioni di massima, in ordine a talune peculiarità tecniche nelle costruzioni delle ferrovie.

Nella primavera del 1883 tutto era pronto, per l'appalto e la costruzione dei primi due tronchi della strada; quando venne la crisi, cioè la caduta del ministro Baccarini e l'avvenimento del ministro Genala. Ogni nuovo ministro, secondo la consuetudine, ha bisogno di un semestre di tempo, almeno per meditare su ciò che si deve fare. Mi perdoni il ministro attuale: questa è una mia osservazione di massima. Il ministro che sottentrò all'onor. Baccarini si avvantaggiò tanto largamente della consuetudine rispetto alla linea Valsavoia-Caltagirone, che sino al mese di novembre 1883 non diede segno di

vita, per l'appalto e la costruzione dei primi tronchi; comechè l'ufficio tecnico di Catania continuasse alquanto più lentamente (perchè scemati gli i lavoranti) lo studio per rendere adatto l'antico progetto Mantese all'appalto degli altri tronchi.

Dolente dell'inesplicabile dimenticanza, mi vidi costretto a disturbare la Presidenza del Senato; e dalla campagna in Sicilia, dove allora mi trovavo, le inviavo una domanda d'interpellanza al ministro Genala, *sulle cause del ritardo dell'appalto dei primi tronchi della linea Valsavoia-Caltagirone.*

Io volevo sapere perchè la legge del 1879 e la legge del 1882, perchè le promesse, perchè in sostanza i doveri, si neglievano così apertamente!

Il ministro Genala, però, non so se in vista o indipendentemente dalla mia interpellanza, prima che si fosse aperto il Senato bandiva gl'incanti per il primo tronco della costruzione della linea Valsavoia-Caltagirone.

Ma veda il Senato che genere d'incredibile ironia! Un tratto di strada da Valsavoia ad una campagna chiamata Fondaco Leone, che secondo gli studi rifatti, verificati cioè, in vista delle nuove prescrizioni di massima e dell'imminente appalto, dal Genio civile, e approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici: un tratto di strada, dico, che sarebbe importato 450,000 lire, si mette all'asta per questo stesso prezzo e in conformità degli studi, ma con la condizione che si debbono effettuare i pagamenti non rammento se entro otto o dieci anni! Ciò vuol dire che con questo lavoro di 450,000 lire, del quale tutta quanta si doveva dall'appaltatore anticipare la spesa, venendogli fatto il rimborso a molta distanza di tempo, desso gli sarebbe stato pagato col 30, 40 e forse col 50 per cento in meno!

Infatti gl'interessi del capitale impiegato sarebbero andati a carico dell'appaltatore senza speranza di rimborso; mentre in apparenza gli si sarebbe attribuito il prezzo determinato negli studi. Ma è di mero senso comune l'osservare che il prezzo di un'opera in tanto si fissa in una determinata somma, in quanto si presume che debba essere pagato contemporaneamente all'esecuzione dell'opera! Chè se fosse altrimenti, dovrebbe assegnarsi il doppio dell'interesse corrente del capitale, e del frutto dell'interesse finchè non sarà rimborsato.

L'asta, bandita alle accennate condizioni, era un invito alla diserzione degli oblatori; la quale del resto non si fece attendere.

Si dice gli studi non erano ben fatti. Ma sarà il ministro dei lavori pubblici che lancerà tale accusa, ai più alti corpi tecnici che governano la sua amministrazione? Come erano inesatti, se, una prima volta fatti a mezzo di un ingegnere governativo, furono poi esaminati ed approvati dal Consiglio superiore? E se lo furono una seconda volta per cura e spesa del Governo, e di nuovo furono approvati?

Quegli studi non dovevano designare un prezzo inferiore al vero, stando al giudizio dell'amministrazione dei lavori pubblici; la quale anzi apriva l'asta promettendo un prezzo minore, sotto forma di ritardarne il pagamento a quello designato nel progetto.

Se ora si dice che lire 11,000,000 non bastano al necessario, e nulla ho da opporre in contrario, come va che nel 1883 si voleva appaltarne un tronco nella proporzione del 30 e più per cento in meno del prezzo medesimo, fissato negli antichi studi?

Forse il fatto di essersi bandita, comunque, un'asta poteva dare a sperare che l'interpellanza si sarebbe ritirata; invece io, vedendo bruno in quel tentativo, la mantenni, ed essa ebbe il suo svolgimento nel 14 dicembre del 1883.

Il ministro fu pronto a rispondere che la linea Valsavoia-Caltagirone era stata studiata per due tronchi e che, essendo in corso lo studio del terzo sino a Militello, si sarebbe posto mano *tra breve anche allo studio dell'ultimo*. Disse che l'asta era rimasta deserta; ma che avrebbe rinnovato gli avvisi e che si sarebbe fatto il possibile per due tronchi, accennando all'altro di Fondaco Leone-Scordia; il quale ora è un sol tronco con quella parte che prima si voleva appaltare di Valsavoia-Fondaco Leone.

Io insistei perchè si facesse presto, per guisa che nella prima metà del 1884 (vana speranza!) potesse darsi l'appalto della linea sino a Militello, e che completando gli studi - per adattarli all'appalto - da Militello a Caltagirone, *se non in fine del prossimo anno, nel principio del 1885 sia dato l'appalto di tutti i tratti che compongono la linea* (quale illusione!)

Che si migliori intanto (chiedevo) o si accresca il personale che deve ultimare gli studi, e si eviti soprattutto l'inconveniente, che an-

che pervenuti al Ministero debbano subire ritardi notevoli. Quindi non restava a fare che ringraziare il ministro delle cose promesse. Ed egli volle replicare dicendo: « Ripeto di nuovo all'onor. senatore Majorana quello che già gli ho scritto e gli ho detto, essere cioè mia opinione che *sia utile affrettare la costruzione del secondo tronco*, appunto per dare una ragione all'appalto che si sta facendo pel primo ».

Se non che nel principio del 1884 dovette affacciarsi nella mente del ministro l'idea delle convenzioni ferroviarie. E allora, pur dicendo che degli appalti se ne sarebbero fatti, e che le opere si sarebbero intraprese, mostrò in effetti di non volerne sentire degli uni e delle altre, beninteso e sempre per la linea Valsavoia-Caltagirone. Si rinnovò l'asta pel primo tronco, senza mutarne le condizioni, e perciò con la certezza di rivederla deserta.

Notisi frattanto che il ministro Genala non mise in dubbio la bontà degli studi del Mantese, e molto meno di quelli che allo stesso continuò a commettere di rivedere; mostrò la sicurezza, anzi, che per opera dell'ufficio di Catania tra brevissimo tempo si sarebbero avuti gli studi pronti per l'appalto di tutti i tronchi.

Il ministro Genala, rispetto alla linea Valsavoia-Caltagirone, d'allora in poi fu così fermo nel non far nulla, che a malincuore preferii, pur restando contrario alle Convenzioni, di tacere.

Anch'io dissi: chi sa? le Convenzioni forse gioveranno alla linea; io non sono in diritto, non sollecitato dagli enti locali, a fare altro per ora: attendiamo l'applicazione delle Convenzioni.

Così passò il 1884.

Ma non sapevo comprendere perchè le Convenzioni in progetto avessero dovuto impedire ogni lavoro nella Valsavoia-Caltagirone, mentre in tutte le altre linee dello Stato, dove più, dove meno, qualcosa si faceva. Tanto più che i primi tratti di quella linea sono in aperta campagna, non richiedono opere d'arte, e la loro costruzione sarebbe stata compatibile con altri appalti (fossero anche alle Società da sorgere) e gli enti locali versavano le quote, e contro loro gl'interessi alla Cassa dei depositi e prestiti correavano; e se qualcosa non si versava per parte di alcuni enti, questi spendevano per cose tutt'altro che degne di incoraggiamento.

Lasciato trapassare tutto il 1884 senza dare segno di vita, nemmeno era a discorrerne nel principio del 1885; perchè in Parlamento pendeva ancora la grossa questione delle Convenzioni, che insieme era d'alta amministrazione e d'altissima politica.

L'aprile del 1885 reca in porto le Convenzioni: a tutti, e un po' anche a me, parve davvero giunto il tempo di veder cominciati lungo quell'anno i benedetti lavori: ma il ministro pensa ancora una volta di non far niente. Imperocchè, dopo avere egli, col fatto degli avvisi d'asta e colle dichiarazioni fatte in Senato nel dicembre 1883, affermato buoni e completi i lavori fino a Scordia, prossimi a esserlo fino a Militello, e non lontani fino a Caltagirone, sceglie, per fare meglio, di non far nulla.

Pare un *rebus*; ma la cosa è proprio in questi termini.

Non faccio cominciare le costruzioni - ei disse - perchè se comincio mi mancano poi i denari per continuare. È vero che oggi potrei avere qualche milione. (Io dico due, due e mezzo, tre). È vero che tredici chilometri si potrebbero aprire all'esercizio con un milione o un milione e mezzo; ma pochissimi milioni non mi portano a Caltagirone. Ci arriveremo più presto ritardando; perchè allora si lavorerà contemporaneamente su tutti i tratti, e il tempo che si perde in questo momento lo si guadagnerà più tardi, imprimendo ai lavori maggiore celerità!!

Epperò gli studi, che almeno sino a Militello erano stati rettificati, che dopo tre anni scorsi dal 1883 dovevano essere tutti al completo fino a Caltagirone, non sono più buoni a nulla, e si ordina che si rifacciano daccapo, affine di mettere in applicazione la legge delle Convenzioni, che dava abilitazione al Governo di concederli alla Società dell'esercizio. Così si aspetta che questa parte della legge si esegua.

Il sistema era buono per contentare tutti, non eseguendo nè in tutto nè in parte la legge, facendo ricadere la limpidissima ragione della Valsavoia-Caltagirone, per cui si avevano studi e danari, nel *quae omnia* delle linee che non avevano nè studi, nè denari, e che nella mente del ministro erano destinate ad essere vedute, forse, dai tardi nepoti.

E difatti scorre ancora tutto l'anno 1885, e non solo non incomincia alcun lavoro, ma nem-

meno c'è il più lontano indizio di un'imminente concessione di costruzione: allora necessita di nuovo una interpellanza. E giusto nel 1° aprile, dopo tanti differimenti, dell'anno 1886, io ho dovuto tribolare il Senato con una nuova interpellanza; e mentre la prima fatta nel 1881 all'onorevole Baccarini portava le doglianze del ritardo dello stanziamento dei fondi in bilancio; la seconda all'onorevole Genala del dicembre 1883 portava la doglianza del ritardo dell'appalto coi primi fondi i quali sotto l'amministrazione Baccarini erano stati provveduti: la terza dell'aprile 1886 ripeteva formalmente la doglianza nella sua stessa formola, ricercando le cause dell'*eccessivo ritardo* negli appalti e nella costruzione.

Ma, anche la terza volta, i fatti non avendo risposto alle promesse, mi trovai imbarazzato nel qualificare con parola propria del dizionario giuridico parlamentare il fatto negativo del 1886. Onde io dovetti dare una formola che potrebbe parere esagerata, a chi non conosca gli antecedenti dell'attuale interpellanza, che fu presentata nello scorso dicembre; e dissi che intendeva interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno alle cause della *persistente mancata esecuzione di più leggi dello Stato*, riguardo alla linea Valsavoia-Caltagirone.

Ripeto ora quello che ebbi ad osservare nell'aprile del 1886. Non vi ha dubbio che possano abrogare e modificare per legge tutte le leggi preesistenti. È però a deplorare che manchi tra noi la giurisdizione a cui, quando trattasi di pura e semplice esecuzione delle leggi che dovrebbero avere essenza contrattuale, si possa ricorrere per invocare sanzioni coercitive, anche contro la pubblica amministrazione. Invece non resta altro, in difesa dei diritti lesi, che la umile tribuna parlamentare; la quale, specialmente in quest'aula, assai difficilmente adopera e può adoperare armi micidiali.

Tuttavia, tra lo abbandonare assolutamente alla persistente inosservanza delle leggi, una causa tanto giusta e che mi sta a cuore come cittadino e come senatore, e il persistere nell'unico modo a me concesso, nella via, cioè, parlamentare, io ho scelto la via del persistere.

E qui, per affrettarmi alla conclusione, richiamerò sommariamente la mia interpellanza dell'aprile 1886. L'onor. ministro tentò di giustificare l'inazione dall'83 fino allora, dicendo che

« dopo che per la seconda volta l'appalto andò deserto per *ragione di pagamento* (badisi: non perchè fossero bassi i prezzi o errati gli studi) il Governo cercò di spingere innanzi gli studi ».

Ma la ragione dei *pagamenti* non era forse imputabile al Ministero che, avendo il danaro, lo faceva passare agli appaltatori in modo da allontanarli dall'asta?

Ma se gli studi erano stati fatti e continuati, perchè quello li commise *ex novo* alle Società?

Soggiunse il ministro: i nuovi studi Valsavoja-Militello saranno pronti entro aprile, e quelli da Militello-Caltagirone lo saranno entro maggio. Notò che non erano stati più sollecitamente portati a termine perchè vi era stato il colera.

Veramente il colera in quelle contrade io ebbi ad osservare che non ci fu. Ho visto, soggiunsi, io stesso la squadra degli ingegneri che ha lavorato sempre durante il colera, il quale era a Palermo e mai fu nella provincia di Catania.

Il ministro allegò pure quale ragione di ritardo il fatto di non so quali reclami; ma osservai che riguardo a quello di Vizzini, siccome si trattava di un punto a quasi 50 chilometri da Valsavoja, e riguardo a quello di Scordia, siccome si trattava di una semplice modalità presso alla stazione, nulla avrebbe impedito che intanto si fossero fatti gli appalti dei primi tronchi e imprese le costruzioni.

Il ministro in ultimo assicurava che i lavori sarebbero stati sollecitamente intrapresi, appena avuti gli studi, fattine gli esami, e presi gli accordi con le Società. E siccome mi sorse il dubbio che per istudi compiti s'intendessero quelli che riguardano la totalità della linea; così, ad evitare il perpetuo equivoco di non far nulla perchè non si fa tutt'insieme il tutto, e non far mai il tutto perchè non gli si dà mai cominciamento, richiesi formale assicurazione, anche intorno al modo e alla cronologia che avrebbe l'onor. ministro tenuto nell'attendere la sua promessa. Ed egli, con la cortesia che giammai gli ha fatto difetto, smentendo ancora una volta la fiaba che l'appalto dei primi tronchi nocesse all'esecuzione degli altri, mentre invece ne sanziona meglio il diritto e ne affretta l'esecuzione; smentendo pure l'attribuitogli pensiero che non avrebbe fatto appalto se non quando si fosse trattato di tutti

i tronchi della linea, si espresse con queste parole:

« Aggiungerò una parola di risposta all'ultima precisa domanda dell'onor. senatore Majorana.

« Quando gli studi dei due primi tronchi (Valsavoja-Militello) saranno presentati, non occorre di aspettare gli altri, perchè questi vengano esaminati, e si concreti anche il prezzo, e si faccia il *contratto relativo* e *s'intraprenda* la costruzione. Gli altri seguiranno immediatamente, di guisa che tutta la strada potrà fors'anche essere finita contemporaneamente ».

Così stavano le cose al primo aprile 1886. A che punto siamo nell'aprile 1887?

Al punto preciso di un anno fa, coll'aggravante della violazione della legge, colla differenza delle peggiorate condizioni delle popolazioni interessate.

Le quali, essendo agricole, subiscono danni a milioni di lire tutti gli anni; poichè chi volesse valutare i prodotti agrari di quelle contrade, rispetto a quelle che si trovano a 50 o 60 chilometri, ma che sono servite dalle ferrovie, vi troverebbe una differenza così enorme che non si sa capire come si sia potuto e si possa più oltre portare a lungo l'adempimento di un dovere cotanto indiscutibile.

Io sarei tornato a reclamare alla apertura della nuova legislatura nello scorso giugno; ma non potei perchè allora fui impedito da ragioni domestiche: sicchè dovetti ritardare la nuova interpellanza sino alla ripresa dei lavori del passato autunno, e lo svolgimento non ne è potuto seguire prima di questo giorno.

Io non aggiungo altro: le cose sono di una eloquenza eccezionale.

L'onor. ministro dei lavori pubblici vede il danno, vede l'ingiustizia, vede la persistente e la persistita contravvenzione alla legge; nè io ho bisogno di aggiungere che tutto questo non arriva al ministro che ho il dovere e il dolore d'interpellare. Ma i fatti, ripeto, parlano da sè. E chiederò: s'intraprenderà la costruzione? Sarà col metodo delle concessioni alle Società? Sarà con quello degli appalti?

Io non sono in potestà, nè in vena, di entrare sul modo pratico dell'esecuzione: io sono in dovere di chiedere la più pronta, la più urgente applicazione della legge, togliendo la linea Valsavoja-Caltagirone dalla deplorabile confu-

sione in cui la si sarebbe voluta tenere, e altri si è acconciato di tenerla, con tutto l'arruffato problema ferroviario, rispetto all'insieme delle nuove costruzioni.

Sono specialissimi i diritti della Valsavoia-Caltagirone, e i doveri del Governo; speciale e di pronta giustizia deve essere la esecuzione della legge.

So che platonicamente, nell'ultimo bilancio, il passato ministro collocava la Valsavoia-Caltagirone tra quelle linee che prime dovessero essere costruite.

So che nell'aprile dell'anno scorso aveva detto, rispondendo a me, che: « Tre sono le strade da eseguire *sollecitamente* in Sicilia: la Messina-Patti-Cerda, quella di Licata e la *Valsavoia-Caltagirone* »; e aveva soggiunto: « I lavori di queste strade potranno procedere anche contemporaneamente, favorendo insieme il nord, il sud e il centro (è Caltagirone) dell'isola ». Ma so bene pure che, per quanto sia da deplorare che le opere non procedano colla desiderata celerità, in tutte le linee di qualche importanza ammesse nella legge del 1879, si è lavorato, ed in qualche modo si lavora; e pur si è lavorato, e si lavora, nella Licata e nella Messina-Cerda. E so che l'odiosissimo privilegio di vedersi negare ogni cura ed ogni qualsiasi opera, era riservato alla *Valsavoia-Caltagirone*; la quale ha veduto linee di quarta categoria intraprese, e perfino compiute ed aperte all'esercizio; ha veduto ancor più linee di terza cominciate e aperte all'esercizio, e linee di prima e seconda categoria più o meno incominciate o condotte a termine. Ha veduto che il denaro destinato per legge alla sua costruzione (della Valsavoia-Caltagirone) venne impiegato in altre linee o in altri lavori; ha veduto che lavori dappertutto si sono fatti, o nella misura o pure più della misura fissata dalla legge; ha veduto che opere si sono intraprese con fondi non propri ma tratti da altre linee; perfino ha veduto opere imprese e condotte a termine senza autorizzazione di legge. Tutto questo ha veduto e omai non desidera altro fuorchè di non vedere nulla che a suo riguardo possa somigliare al passato!

Aspetto che l'onor. ministro dei lavori pubblici mi dia risposta confortevole.

Senatore SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*.
Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Avrei veramente potuto prendere in parola l'onor. interpellante, senatore Majorana, quando diceva che ad ogni nuovo ministro che viene non si può negare il tempo necessario perchè possa prender conto delle cose riguardanti il suo Ministero, ed aver agio a rispondere.

Ma io ho dichiarato di rinunziare a questo diritto, come egli lo ha chiamato, ed ho desiderato rispondere immediatamente alla sua interpellanza.

Io sarò molto breve. L'onor. Majorana ha parlato col suo linguaggio colorito oggi come sempre. Io invece, che per bizzaria di fortuna mi trovo su questo banco, dove spero di non rimanere lungo tempo, risponderò brevemente oggi, come cercherò sempre di fare in altre circostanze; poichè preferisco il sistema inglese a quello italiano.

Senatore MAJORANA. Io pure sono stato brevissimo.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. La mia parola non si indirizza a Lei; permetta dunque che io faccia una semplice dichiarazione per conto mio.

Sarò, come ho detto, brevissimo, ed egli vorrà perdonarmi se non risponderò a tutti i suoi ragionamenti.

L'onor. Majorana ha indirizzato parole che non dirò dure, ma molto severe, all'indirizzo dei miei predecessori, ed era da aspettarselo, giudicando dal testo della sua interpellanza. Si tratterebbe nientemeno che di violazione di legge e di altre coserelle simili.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Ho detto persistente mancata esecuzione di lavori.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. La ringrazio della spiegazione; però la pregherei a non volermi interrompere.

Dunque egli ha usato un linguaggio, mi permetta che lo dica, abbastanza severo verso i miei predecessori, poichè disse che non hanno eseguito quanto la legge voleva. Egli ha parlato anche di violazione di patti contrattuali. Ma, sa Ella, onor. Majorana, che se le sue affermazioni si avessero proprio da prendere alla lettera, io ne dovrei restare sgomento?

Non sa Ella, che furono sottratti i fondi a molte altre linee oltre quella di cui Ella ha discusso, e che siamo in presenza di un debito di 70

od 80 milioni che si dovranno reintegrare a servizio della sua e delle altre linee che a termini di legge aveano ricevuto l'affidamento di un assegno proprio destinato per la immediata o prossima costruzione delle linee stesse?

Ma crede Ella che se domani il Parlamento deliberasse di voler fare una sosta nelle opere pubbliche e di voler sospendere le costruzioni ferroviarie, non sarebbe licenziato a farlo?

Tali non sono per fermo gli intendimenti del Governo, chè anzi il presidente del Consiglio ha dichiarato, tanto qui che nell'altra Camera, che il nuovo Ministero intendeva mantenere fede a tutti gl'impegni contratti in faccia al paese; ma non è men vero, e per me sta, che dove il Parlamento entrasse nell'avviso di sospendere, od anche di rinunciare all'esecuzione delle leggi in materia di costruzioni ferroviarie, o di altre, potrebbe farlo impunemente, senza che alcuno avesse ragione a dolersene punto, od assai.

Le parole dell'onor. Majorana mi sono parse importanti, e le giudico alquanto arrischiate, ed ho creduto di doverle rilevare, giacchè il Governo si troverebbe in molto e grande imbarazzo, qualora le teorie svolte dall'onorevole Majorana fossero mai per ricevere la loro applicazione.

Ma è poi vero che al riguardo della linea Valsavoia-Caltagirone i miei predecessori sieno colpevoli d'aver violata la legge?

Potrei semplicemente rispondere all'onorevole interpellante che vi sono molte linee, comprese nella legge del 1879, delle quali non si sono ancora cominciati neppure gli studi, cosicchè dalle cose che sto per dire si parrà manifesto che, al paragone di tante altre, la linea Valsavoia-Caltagirone ha ricevuto un migliore trattamento. Ma posso soggiungere, senza tema di cadere in errore, che il Ministero ha fatto prova, per questa linea, delle migliori intenzioni.

E valga il vero: assai tempo addietro si sono aperte le aste per la costruzione di un primo tronco, che importava la spesa, non già di 400,000 lire, come diceva l'onorevole preopinante, sibbene di 1,097,000 lire, che è il tronco da Valsavoia a Scordia della lunghezza di 13 chilometri.

Che cosa ne può l'Amministrazione se l'incanto di questo tronco andò due volte deserto?

Poichè la diserzione dalle aste lasciava cre-

dere che i progetti non fossero allestiti convenientemente, l'Amministrazione ordinò che si procedesse alla revisione delle stime, e difatti la revisione ebbe luogo, tanto che il costo effettivo si è fatto salire a lire 2,732,000.

L'Amministrazione andò ancora più oltre nelle sue indagini, e volle che la revisione si estendesse prima al secondo tronco da Scordia a Militello, studiato in precedenza dall'ufficio del genio civile, ed ordinò finalmente che gli studi venissero estesi all'intera linea Valsavoia-Caltagirone.

Di qui le buone intenzioni dell'Amministrazione appaiono manifeste, e, più che le intenzioni, rispondono i fatti, ai quali devo aggiungere anche questo, per amore di verità, che il mio predecessore aveva iniziate le pratiche colla Società delle ferrovie Sicule per una pronta costruzione dell'intera linea da Valsavoia a Caltagirone.

Stando le cose in questi termini, io non dubito che l'onor. Majorana voglia modificare i suoi giudizi, e nella sua equità vorrà scagionare l'Amministrazione dai rimproveri, che le muoveva pur dianzi.

Ma intanto, l'onor. Majorana mi dirà, che cosa intanto si vuol fare? Siccome io credo che la sua interpellanza sia rivolta piuttosto a conoscere quale sia in questa parte il pensiero del Governo, anzichè muovere censure ad un ministro che non siede più su questo banco, mi affretto a fargli sapere, che ho già prese le opportune disposizioni, perchè sulle tracce del progetto riveduto e corretto si proceda alla formazione del capitolato d'asta, per l'appalto del tronco da Valsavoia a Scordia. Io penso che nel termine di un mese o poco più la bisogna sarà compiuta e si potranno trasmettere gli atti al Consiglio di Stato, per la necessaria approvazione.

Mi resta il dubbio che non giovi gran fatto aprire all'esercizio questo tronco di soli 13 chilometri che fa capo, credo, ad una stazione la quale, da quello che ne so, non promette di essere molto proficua all'esercizio. Per la qual cosa mi propongo di esaminare se non convenga aprire le aste, anche per il secondo tronco, quello cioè da Scordia a Militello; per il quale si aveva un preventivo di 2,232,000 lire, che sale adesso a 5,246,000 lire: val quanto dire, che secondo i calcoli della Società Sicula

si avrebbe un soprappiù di spesa, superiore ben più del doppio a quella che si era innanzi preveduta!

Ma davanti ad una spesa così rilevante io non posso far altro fuor che esprimere il desiderio di poter appaltare il secondo tronco congiuntamente al primo; e non dispero di poterlo fare: mi ricuso soltanto di pigliare un impegno assoluto. E ciò per la ragione capitale che mi affretto a dire al Senato, come non mancherò di dirla anche innanzi all'altro ramo del Parlamento.

A parer mio, non è possibile che il ministro dei lavori pubblici prenda nuovi impegni per costruzioni ferroviarie, quando gli impegni contrattuali che abbiamo assunti lasciano un arreato che supera di parecchio un centinaio di milioni. Se, dopo ciò, io pigliassi degli impegni che poi non potessi soddisfare, il Senato mi toglierebbe la sua fiducia, e la mia linea di condotta, come ministro, non sarebbe più quella che tenni fino a ieri e che son pronto a riprendere domani dal mio scanno di senatore.

Se verranno altri provvedimenti, se il Parlamento crederà di concedere nuovi mezzi di azione, il ministro dei lavori pubblici farà il suo dovere; ma impegnare lo Stato quando mancano i mezzi per poter sostenere questi impegni, non lo faccio e non lo farò mai!

Dico di più. A malgrado delle calde parole pronunciate dall'onorevole Majorana, che parlano dal grande amore del loco natio, e sono ispirate, come sempre, da cuore retto e da mente serena, io non mi sentirei inclinato a promuovere l'apertura dell'asta per la costruzione di un primo tronco, se non vi fossi indotto da una considerazione di alta convenienza. Poichè se due volte furono tentate le aste, e queste risultarono deserte, mi parrebbe un'iniquità se non si tentasse la prova un'altra volta, in base ad una stima corretta e riveduta. Se ciò non fosse, nemmeno per questo tronco mi sentirei licenziato ad aprire le aste.

Con queste dichiarazioni spero di aver soddisfatto non dirò interamente, ma in parte almeno l'onorevole senatore Majorana; al quale devo ancora una qualche spiegazione circa l'entità dei fondi disponibili in bilancio per la Valsavoia-Caltagirone.

Il vero è, che con tutto l'esercizio 1886-87 la somma disponibile nei bilanci per la costruzione

di questa linea, arriva a qualche cosa meno di due milioni di lire. O che può fare un povero ministro con meno di due milioni, quando due soli tronchi prevedono una spesa di 7 ad 8 milioni? Come si fa a vincolare i bilanci futuri quando neanche per gli anni avvenire è preveduta la spesa necessaria a costruire una metà della ferrovia in parola?

Io potrei rispondere molte altre cose alle diverse osservazioni fatte dall'onorevole preopinante, ma credo che non ce ne sia il bisogno. Mi stringo a dire un'altra volta, che intendo provvedere senza altro per l'appalto del primo tronco. Altri impegni non posso prendere, perchè mancherei al debito mio. Però, s'egli ha fede nelle mie parole, amo ripetere che è mio vivo desiderio di arrivare in tempo non lontano all'appalto del secondo, perchè mi ripugna troppo il vedere che si aprano all'esercizio certi piccoli tronchi, che sono assolutamente improduttivi.

Ad ogni modo terrò fede alla data promessa, e sarò lieto se potrò soddisfare in più larga misura il desiderio espresso dall'onor. Majorana. Di più non saprei dire.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse tollerato ancora due o tre altre mie interruzioni, una parte delle fattemi avvertenze l'avrebbe soppressa.

Egli dice che io abbia veduto nella legge del 1879 l'essenza contrattuale, produttiva di coazione contro la pubblica Amministrazione.

Invece io ho detto questo, in sostanza: quando per legge, ed è il caso di quella del 1879, si offre un beneficio a spese dello Stato, a condizione che volontariamente altri enti (cioè le provincie a ciò chiamate) assumano l'obbligo di concorrere nella spesa in una data misura, se essi vogliono conseguire l'utile promesso: data l'accettazione dell'onere, posteriormente si ha una obbligazione bilaterale, cioè un contratto fra lo Stato e l'ente locale. Ho soggiunto però che è a deplorare che manchino le sanzioni anche contro lo Stato, mentre vi sono contro gli enti locali; e manchino in proposito le giurisdizioni cui ricorrere. Quindi ho riconosciuto che contratto, nel vero e stretto significato giuridico-positivo della parola, non vi è; poichè altrimenti - per quanto sia poco versato nelle cose legali -

avrei capito che, se vi fosse diritto, a cui corrisponda un dovere, da far adempiere per mezzo di un giudice, per ciò stesso vi sarebbe stata anche l'azione.

Io stesso ho detto, e ripeto, che è a deplorarsi che manchi il titolo a dar forza alle leggi del genere di quella del 1879. Escludiamo dunque questa parte degli appunti fattimi dall'onorevole ministro.

Egli, d'altra parte, giustamente ha detto che il fine della mia interpellanza è quello di avere delle dichiarazioni rispetto all'avvenire, non di recriminare sull'operato dei ministri passati. Ma la recriminazione (se la si vuole qualificare così) doveva limitarsi all'esordio della mia domanda: ciò io doveva fare e ho fatto per giustificare la indiscutibile ragionevolezza del mio assunto.

Bisognava mettere in rilievo tutto ciò su cui mi son basato, e non ho rilevato che fatti d'indiscutibile verità.

Le parole adoperate nella formola della mia interpellanza sono forse un po' dure; ma non le ho scritte perchè dare, bensì perchè acconcie a qualificare lo stato delle cose. Del resto sarebbe un anacronismo ove si ammettesse che queste parole dell'interpellanza riguardino fatti dipendenti dall'amministrazione del ministro attuale; esse si riferivano a fatti seguiti sotto il Ministero passato; la interpellanza fu presentata quando quello era al suo posto e tanto il ministro Genala quanto il ministro Depretis l'avevano accettata.

L'onor. ministro Saracco esclude che il suo predecessore abbia, rispetto alla Valsavoia-Caltagirone, *violata la legge*. Violazione della legge, nel senso di cosciente e voluta contravvenzione ad essa, veramente sarebbe una traduzione molto larga del mio pensiero. Dico che il Ministero è stato persistente a non dare alcuna esecuzione alla legge, a più leggi dello Stato. E ciò è fatto non oppugnabile.

Vengo al merito. L'onor. ministro dice che la diserzione dall'asta per i primi tronchi prova che non erano ben fatti gli studi. No, onorevole ministro: la diserzione, e lo disse in Senato il ministro Genala, seguì per *ragione dei pagamenti*, promessi a lunghe more.

Io ringrazio di tutto cuore l'on. ministro Saracco il quale mi ha parlato con senno e con coscienza. Io non pretendo per ora più di ciò

che egli ha dichiarato e promesso. Solamente mi permetto di dare qualche schiarimento di fatto.

Il Governo riconosce il dovere imprescindibile di provvedere alla *totalità* della linea Valsavoia-Caltagirone. Ed io lo esorto ad adempiere codesto dovere nel più breve tempo possibile. Alla totalità, per altro, non si deve sacrificare la parte di cui si possa intraprendere la costruzione e aprirne l'esercizio; chè codesta parte, esordio del tutto, a questo giova e lo affretta.

Onde sono lieto che l'onor. signor ministro si metta in cotesta via: però, rispetto a Scordia, io posso assicurarlo che non ha ragione il suo dubbio che si tratti di un tronco improduttivo. Da Scordia passa il movimento di Militello, e quello soltanto di questa città è di tale importanza che può pagare esso solo massima parte delle spese dell'esercizio dei 12 o 13 chilometri, da Valsavoia-Scordia.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. È il secondo tronco.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. So che la distanza da Militello a Scordia costituisce il secondo tronco: ma Militello, non avendo ferrovia per andare a Catania o a Siracusa, deve sempre passare per la via rotabile fino a Scordia, e se quivi trova la ferrata necessariamente se ne avvale.

Dunque alla futura stazione di Scordia accorrerà il movimento di viaggiatori e di merci non che di Scordia, che è pure una cittadina che ha il suo traffico, ma ben pure tutto il movimento di Militello.

La popolosa città di Mineo ha due vie rotabili per Catania, una della Piana e l'altra della montagna: e quella della montagna passa da Militello e quindi va a Scordia, quella della Piana giugne a Scordia senza passare da Militello come devon fare Vizzini e Licodia, e come son costretti a fare Caltagirone Palagonia e altri centri; e quindi non solamente della stazione di Scordia ma perfino di quella anteriore di Fondaco Leone, che è a soli cinque chilometri da Valsavoia, sarebbe vantaggioso di affrettare l'esercizio. Tanto meglio se, senza fare trascorrere lungo tempo, le opere si possano spingere in modo di avere insieme la linea al Fondaco Leone, e a Scordia, e a Militello. Il vantaggio sarebbe superiore a qualunque sacrificio, doveroso e urgente peraltro. Ma io credo e spero che possa subito l'onor. mi-

nistro bandire l'appalto dell'uno e dell'altro tronco, cioè da Valsavoia a Militello.

Mi permetta, onorevole ministro dei lavori pubblici, che io osservi questo: l'appalto che auguro e spero sia fatto fra uno o due mesi e anche per i due tronchi, non potrà dar luogo al cominciamento dei lavori che appena in autunno. Se, nel principio dell'anno nuovo, sarà facile di compiere la strada in pianura, fin a Scordia, sarà impossibile di svolgerla in montagna, e fino a Militello. E poi, facendo l'appalto nel 1887, per lo meno si dovrà andare per l'esecuzione, e pel collaudo di tutt'i lavori e pel totale pagamento, per lo meno alla fine del 1889. Ebbene nel 1889 avremo in bilancio cinque milioni perchè a tutto il 1888 (che considero come parte del bilancio di quest'anno cominciante dal luglio 1887 e andante al giugno 1888) noi avremo già tre milioni e duecento mila lire, più cinquecento e più mila lire già versate dai comuni: siamo così a picciolissima distanza dai cinque milioni.

Ma, se ancor prima che si compia il lavoro, e sia fatta la totalità dei pagamenti, noi in bilancio avremo cinque milioni; se, d'altra parte, i fondi legalmente esistenti per molti anni non sono impiegati secondo la destinazione stabilita dalla legge: sarebbe poi un eccesso di favore se qualche milione, ricavandolo da altri fondi, si anticipasse per avvicinarci più presto e per raggiungere la città di Caltagirone, appunto per compensare in piccola parte il ritardo così esorbitante sofferto fin'oggi?

Ma con l'aggiugnere nuovi argomenti io non voglio disturbare la grande pace ed armonia nella sostanza della cosa che si è manifestata fra me e l'onorevole ministro dei lavori pubblici in questa tornata; e continuo a ringraziarlo, prendendo atto delle sue dichiarazioni, sperando che prima che il Parlamento sia prorogato qualche fatto possa compiersi, ed io abbia la letizia di ringraziarlo, anche e soprattutto di ciò.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Prendo la parola, unicamente per ringraziare l'onorevole Majorana-Calatabiano di avere spiegato meglio il suo concetto sul punto degli impegni contrattuali, ossia degli obblighi che contrae

lo Stato in conseguenza di leggi che approvano una spesa; e ne lo ringrazio perchè non avrei voluto che per linee molto più maltrattate della Valsavoia-Caltagirone, alcuno vi fosse, che argomentando dalle autorevoli parole dell'onorevole senatore, ne traesse pretesto a muovere querele al Governo.

Devo poi dire un'altra cosa. Egli ha parlato di somme ingenti pagate da comuni, con grandi sacrifici, che si sostengono in forma d'interessi spesso esorbitanti. Or bene, da informazioni prese mi risulta che la provincia di Catania, la sola che versa la sua quota di concorso, non ha sborsato che 220,000 lire, e sarà ben piccola la somma che ancora dovrà versare.

L'onor. preopinante avvertiva che nel bilancio dello Stato è disponibile tal somma che permetterà di potere appaltare, non solamente il primo, ma anche il secondo tronco. Io non voglio far perder tempo al Senato per dimostrare che i calcoli istituiti dall'onor. Majorana-Calatabiano non sono interamente esatti. Mi basterebbe prendere in mano la tabella unita alla legge del 1882 dalla quale appare che questa linea Valsavoia-Caltagirone dev'essere finita nel 1896; e quando gli stanziamenti di soli otto milioni sono distribuiti sopra varî esercizi che vanno fino al 1896, è evidente che nei primi anni non si può disporre di tutti gli otto milioni, che occorrono per soli due tronchi.

Se poi noi consideriamo che la spesa presunta attualmente è quasi doppia di quella che s'era prevista nel 1879, la cosa diventa addirittura impossibile. Ma poichè l'onorevole Majorana-Calatabiano si è mostrato soddisfatto delle mie dichiarazioni, alle quali egli può essere sicuro che manterrò piena ed intera fede, io gli dirò semplicemente, che fermo sempre nel proposito di rimanere dentro i termini del mio bilancio, rivolgerò tutti i mezzi disponibili alla costruzione della linea Valsavoia-Caltagirone.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Ho chiesto la parola unicamente per scagionarmi dell'accusa d'inesattezza.

Nel determinare l'insieme delle somme disponibili a favore della Valsavoia-Caltagirone, io non ho letto che le tabelle della legge del 1882; e siccome secondo tale legge è indiscutibile

che 100 mila lire a favore della Valsavoia-Caltagirone erano fissate pel 1882, 410 mila pel 1883, 600 mila pel 1887 (salto gli anni intermedi) è indiscutibile che nello stato attuale nei rapporti di un appalto, vi sono tre milioni e 170 mila lire.

Devono aggiungersi le 500 mila lire della provincia, che in fatti ne deve meno; perchè la provincia per convenzione coi comuni si tirò alquanto indietro e però essa paga la massima parte delle quote col danaro dei comuni. Le 500,000 lire sono una parte delle somme che avevano impegnato secondo la legge del 1879, e per le quali la maggior parte dei comuni si erano già indebitati.

Per parecchi comuni le maggiori somme sono già sostanzialmente consumate, e lo so in modo positivo per taluno di essi.

SARACCO, *ministro dei lavori pubblici*. Li hanno presi per proprio conto.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Sono consumati; e si è ragionato così: poichè la strada la deve fare lo Stato, e il debito è contratto, del danaro facciamone altro uso.

Frattanto lo Stato dispone a tutto il bilancio del 1888 di poco meno di 4 milioni, colla quota versata e da versare dal Consorzio. Esso deve ancor di più.

Colla legge del 1885, dei 2 milioni e 250 mila lire un milione e quasi 700 mila lire è venuto a carico dello Stato; quindi, distribuendolo in aumento delle quote fissate nella legge del 1882, da quest'anno al 1888 si ha un di più a carico dello Stato, di oltre a 600 mila lire. Cosicchè esso con tutto ciò non dovrà che lire 3,800,000, a cui aggiungendo il contributo degli enti locali,

oltre ai maggiori versamenti che devono fare, attesi i più elevati prezzi per i quali probabilmente saranno concesse le costruzioni, avremo oltre 4,500,000 lire.

Un appalto pertanto che, tutto compreso, possa importare nella più sfavorevole ipotesi 6 o 7 milioni, credo si possa intraprendere, allorquando presso a 5 milioni si hanno già disponibili, e di essi non si è speso niente fino a questo momento. Penso sempre che debba farsi ogni potere per spingere l'appalto di tutta la linea fino alle porte di Caltagirone entro il più ristretto tempo possibile.

PRESIDENTE. Nessun altro domandando la parola, dichiaro esaurita l'interpellanza.

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Il senatore Corte ha trasmesso alla Presidenza la domanda seguente:

« Il sottoscritto desidera interpellare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro degli esteri, per conoscere: primo, con quali criteri politico-militari siasi proceduto all'occupazione di Massaua ed a quella di Uaa e Saati; secondo, se sia nei propositi del Governo di rioccupare Uaa e Saati ».

Prego i signori ministri presenti a voler comunicare questa domanda d'interpellanza al loro collega il presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri.

Domani non vi sarà seduta, ma vi sarà probabilmente domani l'altro per presentazione di progetti di legge d'urgenza. Prego quindi i signori senatori di non volersi allontanare da Roma.

La seduta è levata (ore 5).