

CXLVII.

TORNATA DEL 17 LUGLIO 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MARZUCCI.

**Sommario.** — *Sunto di petizioni — Resoconto del ricevimento fatto da S. M. alla Deputazione del Senato incaricata di presentarle l'indirizzo — Giuramento del Senatore Duca di Bovino — Interpellanze del Senatore Doria al Ministro dei lavori pubblici sullo stato dei lavori di costruzione della ferrovia delle due riviere — Risposta del Ministro dei lavori pubblici — Appello nominale.*

La seduta è aperta alle ore 3.

Sono presenti i Ministri degli affari esteri, dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio.

Il Senatore, *Segretario*, **Cibrario** dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

**Presidente.** Si darà comunicazione di alcune domande di congedo.

Il Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** legge le lettere dei Senatori Nazari, Colonna Gioacchino, Colonna Andrea, Belgioioso e Ridolfi, colle quali i tre primi per affari di famiglia, il quarto per motivi di salute e l'ultimo per ragioni d'ufficio chiedono un congedo che viene loro dal Senato accordato.

**Presidente.** Si darà lettura di un sunto di petizione.

Il Senatore, *Segretario*, **Arnulfo** legge il seguente

SUNTO DI PETIZIONE.

N. 3111. Antonio Carlucci di Ortona (Abruzzo Citeriore) ricorre al Senato onde essere rimesso al posto di serviente comunale della stessa Comunità, da cui venne, secondo che allega, ingiustamente rimosso (*Petizione mancante dell'autenticità della firma*).

**Presidente.** Signori Senatori.

Questa mattina la Deputazione incaricata di presentare a S. M. il Re l'indirizzo votato dal Senato, ebbe l'onore di essere ricevuta da S. M.

Udita la lettura dell'indirizzo S. M. incaricava la Deputazione di ringraziare il Senato della parte così sentita che prende alle gioie della sua famiglia e della sollecita premura con cui volle dar corso agli atti che si riferivano al matrimonio di S. A. R. la Principessa Maria Pia.

Augurava che una stella egualmente propizia voglia presiedere ai destini e alla prosperità delle due Nazioni che ora vanno a stringersi con rapporti più intimi.

Infine incaricava la vostra Deputazione di esprimere al Senato la sua soddisfazione per lo zelo col quale procede nei suoi lavori parlamentari.

La Deputazione ha avuto un onore che non si attendeva. Essa ebbe facoltà di potere ossequiare S. A. R. la Principessa Maria Pia.

Introdotta davanti a S. A. R., a nome del Senato, le presentò le cordiali felicitazioni pel matrimonio che S. A. R. sta per contrarre con il Re di Portogallo.

S. A. R. la Principessa Maria Pia volle che fosse ringraziato il Senato della parte che prende alla sua felicità; ed ha notato con belle parole, che io non saprei riferire quali sono state dette da Lei, che sebbene sia per abbandonare questa sua prima patria, la nuova patria però non le farà dimenticare l'antica, per la cui felicità continuerà a far voti incessanti. (*Vivi e generati applausi*).

Essendo nelle stanze del Senato il signor Duca di Bovino i cui titoli per la nomina a Senatore sono stati già verificati, prego i signori Senatori Acquaviva e Pallavicini Fabio a volerlo introdurre.

(Introdotta il signor Duca di Bovino, presta il giuramento nella consueta formola).

Do atto al signor Senatore Duca di Bovino del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

INTERPELLANZA DEL SENATORE DORIA  
AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.

**Presidente.** La parola è al Senatore Doria.  
**Senatore Doria.** Signori, riassumo brevemente le

parole da me dette nella seduta di sabato scorso in ordine allo eccitamento da me fatto al signor Ministro dei lavori pubblici, intorno alla strada ferrata delle due riviere liguri.

Chiesi al signor Ministro di sollecitare per quanto era possibile i lavori su tutta la linea, cioè da Savona al confine di Francia, come pure su quella da Genova al confine Toscano.

Da quanto mi fu riferito, sembrava che i lavori in molte parti non fossero condotti con la sollecitudine desiderata; motivo per cui ho creduto di rivolgermi al signor Ministro per avere spiegazioni.

È inutile che io svolga argomenti per dimostrare l'urgenza di questa strada, particolarmente per quanto riguarda il tratto da Genova al confine toscano.

Questa strada deve (io credo fra breve) raggiungere la ferrovia livornese, indi la necessità che sia ultimata il più presto possibile e condotta fino alla Spezia. Ivi si potrà, anzi credo che vi sia un progetto in corso, instabilire battelli a vapore di molta comodità, di modo che per andare da Genova all'antica capitale della Toscana, se ora si mettono circa 22 ore, mi lusingo che allora si potrà fare il tragitto in 10 o 12 al più.

Dunque vedete, o Signori, di quanta utilità sarà questa strada per tutta Italia, perchè si sa quanto sia il commercio fra Torino, Genova, Livorno ed altri porti della Toscana.

Passerò ora ad alcune osservazioni intorno a parecchi articoli della convenzione che, a parer mio, abbisognano di qualche spiegazione.

L'articolo 73 è così concepito: « Il Governo concede gratuitamente all'impresa i terreni arenili infruttiferi lungo la spiaggia del mare che potranno essere occupati dalla sede della strada ferrata e sue attinenze e dipendenze salvo riguardo alla navigazione e alle arti marittime a tenore dell'art. 10 di questa convenzione, e sempre quando i terreni medesimi non sieno ceduti o dati in affitto a terzi. »

Leggerò l'art. 10 al quale si riferisce il precedente e che è di questo tenore:

« Per ciò che riguarda ai tratti della strada ferrata che corrono lungo le spiagge, l'impresa dovrà sottostare a quelle condizioni che le saranno imposte per rispetto alla navigazione e all'esercizio delle arti marittime. »

Come consigliere e deputato provinciale io rappresento più particolarmente quell'estremo confine della Liguria.

Quella popolazione marittima muove lagnanze perchè si dice che le spiagge saranno occupate dalla strada ferrata. Io voglio credere che sia in ciò molta esagerazione, ma tuttavia ho creduto bene di farne avvertito il signor Ministro dei lavori pubblici.

Egli saprà al par di me che molti pescatori con piccole barche dette bilancelle od altre vanno in alto mare quando il tempo è calmo per darsi all'industria loro, e quando il mare è agitato tornano alla spiaggia ritirando

dalle acque i loro battelli, per poi nuovamente riprendere il mare.

La spiaggia adunque per questi poveri pescatori è cosa necessaria per lo esercizio della loro industria, e a tale riguardo in quelle popolazioni le apprensioni sono in parte giustificate.

Io quindi pregherei l'onorevole Ministro a far conoscere se questi timori sieno esagerati, o se realmente possano avere qualche fondamento.

Farò inoltre osservare riguardo a questo articolo, che i lavori in quei luoghi sono talmente vicini al mare che si teme non saranno di lunga durata. Infatti sul tronco che si è fatto da Genova a Voltri, e particolarmente da Cornegliano alla Abbazia, cioè allo scoglio di S. Andrea la ferrovia è talmente vicina al mare, che, se questo è un po' agitato i flutti battono contr'essa e facilmente vi cagionano guasti, il che accade quasi ogni anno, ed allora è d'uopo sospendere l'esercizio di quel tronco di ferrovia, o quanto meno quando si giunge a quel punto con un convoglio, si è costretti discendere per fare il tragitto a piedi sino alla parte opposta a quella dove si era avviati sopra altro convoglio.

Ad ogni modo, ciò è causa di molti inconvenienti, ed io spero che l'ispettore o il commissario o altra persona che il signor Ministro crederà di inviare sul luogo ad esaminare le cose, vedrà che siavi a fare e quale sia la gravità delle lagnanze che si vanno facendo in proposito.

Ora vengo all'art. 68 che è alquanto importante. L'art. è così concepito:

« La costruzione della strada ferrata del litorale dall'attuale confine francese fino alla città di Massa, si intende appaltata *à forfait*, cioè a tutto rischio e pericolo dell'impresa, mediante il prezzo di lire (notate bene) 394,000 per ogni chilometro e così per 275 chilometri in complesso di lire 108,350,000. »

Ora o Signori quest'impresa è già passata in due, in tre, in quattro mani, e l'ultimo l'ha avuta per molto meno di 100,000 lire, sottratte ora da 394,000 lire, 109,000 lire e vedete quale enorme guadagno.

Ma egli è certo che tutti vorranno guadagnare, l'ultimo che l'ha avuta vorrà guadagnare anche lui, non si sa quindi quale potrà essere la solidità dei lavori.

Ora però il male è fatto, e credo che nella convenzione non si è preveduto il caso; ma almeno io desidero per quanto si può, che si ponga riparo a tale inconveniente, che si triplichi e quadruplichi l'assistenza e l'ispezione per conoscere lo stato delle cose.

È vero che la prima società, quella che ebbe la concessione, dovrà, quando ne sia il caso, rifare lavori mal fatti; ma od ogni modo surgeranno sempre liti e questioni, che sono sempre spiacevoli e che è meglio evitare da principio, facendo sì, che questa strada sia condotta in modo accetto al paese e corrispondente ai grandi sacrifici che si fanno dallo Stato per raggiungere lo scopo.

So che vi sono otto sotto-commissari o capi sezioni,

quattro per la linea di ponente cioè Varazze, Finalmarina, Oneglia o San Remo, e quattro per la linea di levante cioè Recco, Chiavari, Lèvanto e Spezia.

Ora, se non sono male informato, il Commissariato centrale, che ha sede in Torino, non mandò finora nessuno a visitare le due linee in discorso.

Io non affermo, sono informazioni che ho avute, e con quella lealtà e franchezza che son proprie del mio carattere, le esposi con desiderio che sien rettificata dove siavi errore.

Spero dunque che si vorrà dare disposizioni nel più breve tempo possibile affine di appurare i fatti e provvedere ove ne sia il caso, perchè i lavori sieno condotti e spinti con diligenza e alacrità.

Mi fo lecito poi di raccomandare alla sollecitudine del Governo i progetti già presentati dalle diverse imprese per porsi in grado di dare sviluppo all'intera costruzione delle due linee di ponente e levante.

Io non mi dilungherò di più, perchè so che le cose brevi molte volte sono le migliori: credo aver toccato l'intrascio della questione, e che il Senato mi abbia compreso: ma se avessi detto qualche cosa meno bene, io ne aspetto la rettificazione dalle spiegazioni che l'onorevole Ministro sarà per darmi.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Procurerò di dare all'onorevole interpellante, ed al Senato un'idea dei lavori che si eseguono sulla ferrovia delle riviere liguri, degli ostacoli che si incontrano nella loro esecuzione, e dei rimedii possibili a ciò che vi può essere di difettoso nella legge affine di raggiungere lo scopo che al Governo non meno certamente che all'onorevole interpellante preme di affrettare, cioè il compimento di questa linea interessantissima.

Debbo fare osservare al Senato, che il Ministero attuale ha trovato la legge della ferrovia ligure fatta. È una legge con cui fu accordata la costruzione *à forfait*, o come meglio si direbbe a corpo d'una grandiosa opera pubblica di 275 chilometri di ferrovia dal confine francese all'antico confine toscano.

Questo è per sè un sistema difettoso come fu osservato da uomini in questa materia competentissimi; ma il difetto cresce allorchè la costruzione di una ferrovia è data a corpo a chi non ha poi l'esercizio della linea, cioè a chi non ha nessun interesse diretto di costruire la linea in modo, che possa essere poi esercitata a condizioni favorevoli.

Non bisogna credere che si possa cambiare la natura umana; gli imprenditori faranno sempre il possibile per costruire a buon mercato, come il Governo, o chi debba esercitare la strada debbe fare ogni sforzo onde ottenere che la costruzione sia perfetta. Quindi volere che non ci siano inconvenienti in questa sorta di contratti è cosa piuttosto desiderabile che possibile.

Questa è una difficoltà inerente alla natura d'un simile contratto alla quale se ne aggiungono alcune tutt'affatto particolari al caso concreto di questa linea.

È disposto nella legge, che i progetti siano compilati

dall'impresa: lo Stato però ha il diritto di assistere col mezzo dei suoi ingegneri alla compilazione dei medesimi. Qui subito due interessi in collisione. Onde accade che l'impresa dia mano agli studi senza aspettare l'intervento degli ingegneri del Governo. Fatto il progetto d'un tronco, l'impresa lo presenta all'approvazione; e siccome nessuno nell'interesse dello Stato ha assistito ai rilievi, diventa necessario andare sul luogo a riconoscere i tracciati, i profili, quindi un tempo assai maggiore che non occorra di ordinario perchè il commissario possa mettersi in grado di fare un rapporto sui progetti al Consiglio superiore.

Questi ritardi sono anche in altri casi inevitabili, ma non può farsene colpa ad alcuno: essi sono la conseguenza delle disposizioni della legge, e del contrasto troppo vivo fra l'interesse dell'impresa e quello dello Stato.

Vi ha di più: La linea è una delle più difficili. Essa corre sopra una lista di terreno in riva al mare, e attraversa molte città, moltissimi caseggiati, con infiniti punti obbligati e senza spazio utile per svilupparsi. Le questioni che sorgono in occasione della traversata di tutte queste città e paesi che trovansi sulla linea sono difficilissime a risolversi, perchè oltre alle difficoltà tecniche vi sono gli interessi locali da superare e da conciliare; cosa molto ardua in pratica, e che esige sempre assai tempo.

Non ostante ogni diligenza, su molte di queste traversate non potranno conciliarsi gli interessi degli uni e degli altri; prova ne sia la difficoltà che presenta la scelta della stazione di Voltri, e quelle ben maggiori che presenterà la traversata e la stazione di Savona. Così di molte altre. Queste questioni non sono poche e non è punto a meravigliarsi che vi siano molti reclami.

Vi sono altre difficoltà. La strada per condizioni topografiche inevitabili, corre lungo la spiaggia del mare, e come ha osservato l'onorevole interpellante, nella legge è contemplato il caso in cui il Governo abbia a cedere alla società i terreni arenili.

Però queste eccezioni non debbono riescire pregiudizievoli all'interesse delle arti marittime e della navigazione. La legge dà al Governo i poteri necessari per evitare questi danni. Quindi tutte le volte che una linea corre su questi terreni od anche quando si accosti al mare, e sorga il menomo dubbio che le arti marittime possano essere pregiudicate dall'aprimiento della via ferrata litorale, è necessario, oltre all'esame del commissariato, un esame speciale da parte dell'ispettore dei porti. E questo doppio esame rende meno facile lo scioglimento delle questioni, che si riferiscono al tracciato, e la pronta approvazione dei progetti.

Evvi anche la strada carreggiabile la quale ha già occupato una parte dello spazio utile; inoltre sulla strada, in alcune località, nell'interesse della difesa del paese, il genio militare deve pur pronunziare il suo voto. Infine la legge prescrive pendenze assai dolci, e

questa prescrizione in sè ottima, rende più gravi le difficoltà che bisogna vincere.

Vede il Senato quante difficoltà si riuniscano sopra questa linea, e come debba esser difficile averne un andamento conveniente.

Perciò prego l'onorevole interpellante a riflettere se sia giusto l'appunto fatto al Ministero di non attivare abbastanza celeremente l'approvazione de' progetti. Ma cosa vuol dire affrettare l'approvazione di progetti?

Il Governo ha tutto l'interesse d'affrettarsi; ma se per affrettarsi ad adottare un progetto deve trascurarsene l'esame, si verrebbe bensì a soddisfare ad una delle questioni dell'onorevole interpellante, ma si pregiudicherebbero tutte le altre ben più importanti.

L'onorevole Senatore si è preoccupato molto del tracciato come di quanto interessa le arti marittime e la navigazione, e desidera avere una linea ben fatta, e nel tempo stesso vuole si affretti l'approvazione de' progetti.

Egli, mi sia permesso di dirlo, senza saperlo fa una domanda con cui fa ero appunto all'impresa, la quale deve reclamare l'approvazione pronta e immediata dei progetti, non importa se a ragione o a torto, perchè i progetti fatti da lei debbono ritenersi fatti nel suo interesse, e se il Governo li approvasse senza un esame severo e minuto farebbe l'interesse dell'impresa, una sicuramente non quello dello Stato.

Quanto al punto essenziale sul quale si aggira l'interpellanza, cioè sul punto che i lavori non procedano con abbastanza sollecitudine, io debbo richiamare l'attenzione del Senato sulle disposizioni della legge.

Quando l'onorevole Senatore Doria ha annunziata la sua interpellanza, accennò come la legge essendo emanata nell'ottobre del 1860, per ciò nell'ottobre del 1861 una parte della strada, quella da Massa alla Spezia, doveva essere fatta (queste sono le sue parole).

Egli non ricordò le precise disposizioni della legge, ed il modo della loro esecuzione pratica. La legge stabilisce un termine che parte dalla sua pubblicazione per la esecuzione complessiva delle opere; questo termine è di sei anni dall'epoca in cui la legge sarebbe pubblicata, quindi si può dire che decorre dal fine del 1860 e terminerà col 1866.

Vi sono poi dei termini per l'esecuzione di alcuni tronchi speciali.

Vi ha un termine di un anno per l'esecuzione del tronco da Massa a Sarzana, un termine di 18 mesi per l'esecuzione di quello da Sarzana alla Spezia; un termine di tre anni per l'esecuzione del tronco da Genova o meglio dal Bisagno a Camogli; vi è un termine di due anni, per l'esecuzione del tronco da Voltri a Savona.

Questi termini però non tutti partono dalla pubblicazione della legge, partono dall'epoca in cui il Governo avrebbe approvati i progetti. Ora noti l'onorevole interpellante, che quanto al tronco da Sarzana alla Spezia, che mi pare quello che maggiormente lo interessa, l'impresa aveva l'obbligo di presentare i progetti quat-

tro mesi dopo l'approvazione della legge; dunque doveva ad un dipresso presentarli alla fine di aprile. Dopo presentati i progetti bisogna, che il Governo abbia un tempo per esaminarli ed approvarli; l'approvazione per esempio del tronco Massa-Sarzana non è stata decretata dal Ministero che mi ha preceduto se non alla fine di giugno dell'anno scorso, ma l'anno di tempo per l'esecuzione di questo lavoro sarebbe scaduto or son pochi giorni.

Quanto alla Spezia, l'approvazione è avvenuta, se non erro, verso il finire di maggio, siccome ci sono 18 mesi per la Spezia, il tempo entro il quale l'impresa deve aver finiti i lavori sarebbe verso il fine di quest'anno.

Evvi però un'avvertenza da fare.

I progetti che si presentano all'approvazione non ottengono sempre, anzi di rado ottengono un'approvazione incondizionata, e tale che possa essere accettata senza obiezioni dall'impresa.

Molte volte l'approvazione è accompagnata da condizioni, da prescrizioni, da riserve. Talvolta un progetto è approvato solo in parte e vi è la riserva di approvare l'altra, quando l'impresa presenti un nuovo progetto rettificato secondo determinate norme: in questo caso può nascere il dubbio da quale epoca i termini cominciano a decorrere.

Ammettiamo pure che i termini siano quelli indicati dall'onorevole interpellante, che cioè il termine per l'esecuzione del tronco da Massa a Sarzana sia di un anno; esso sarebbe scaduto dal mese di giugno, quello della Spezia non è ancora scaduto, anzi non scadrebbe che verso la fine dell'anno, ed è tempo più che sufficiente, e non c'è motivo di lagnanze.

Noterò anche una cosa, perchè un di potrebbe dirsi: ad ogni modo un termine è scaduto, perchè i lavori non son tutti eseguiti e la linea non è aperta?

Prima di tutto vedrà l'onorevole interpellante che nella legge non vi è una prescrizione assoluta che ordini l'aprimiento delle linee da Massa alla Spezia, una volta compite. Tanto per quella di Sarzana, quanto per quella di Spezia la legge dice: « i tronchi saranno compiti dentro quest'epoca, in modo che, volendo, possano aprirsi all'esercizio. » Ora quest'espressione io non la posso intendere se non nel senso di una certa latitudine lasciata al potere esecutivo nell'interesse di aprire queste linee secondo le convenienze dello Stato.

Ma c'è di più; questa linea deve essere esercitata dalla Compagnia Livornese che viene col suo tronco da Pisa fino all'antico confine toscano; ora nella legge con cui fu concesso questo tronco c'è una lacuna, non è detto parola del tronco da Porta a Massa.

È vero che il complesso delle disposizioni della legge porterebbe a credere che debba esercitarlo la Società Livornese; ma pure anche qui evvi un dubbio da risolvere.

Poichè sono su questo argomento del tronco da Sarzana alla Spezia, desidero persuadere l'onorevole interpellante ed il Senato che il Ministero desidera di finirlo

al più presto. Su questo tronco vi occorsero delle osservazioni per parte del Genio militare, poichè la strada tocca i punti fortificati della Spezia; e naturalmente dovendosi fissare il sito della stazione della Spezia, il Genio militare voleva essere consultato, perchè su questo punto la legge è chiara, e non ammette dubbio nessuno.

Vi è ancora un'altra circostanza, ch'io debbo far conoscere al Senato. La legge stabilisce che il tracciato della linea debba, per quanto è possibile, toccare ed avvicinarsi ad alcuni punti testualmente indicati nella legge.

Tra questi c'è la città di Massa; erasi delineato un primitivo tracciato che si avvicinava a Massa; e in seguito questo tracciato che non era definitivo si è variato: la linea fu allontanata considerevolmente da Massa; da ciò nacquero dei reclami vivissimi, e a questi reclami il Ministero ha creduto che si dovesse far ragione.

Siccome la linea non veniva ad essere prolungata sensibilmente, e nel tempo stesso si veniva a contentare una popolazione interessantissima, il Ministero non esitò ad intavolare delle pratiche sia col Municipio di Massa, sia coll'appaltatore, sia colla Società Livornese; onde si è venuto a tal termine per cui si è migliorato a mio avviso il tracciato della linea e si è soddisfatto al desiderio della città di Massa.

Però si è dovuto fare un piccolo sacrificio; variando il tracciato si è dovuto prolungare il termine di due mesi; e mentre la linea doveva essere compiuta al mese di giugno si è stabilito alla Società l'obbligo di darla compiuta in agosto.

Siccome però il tronco di 16 chilometri circa sino al confine di Massa, non credo che si potrebbe poi esercitare utilmente se non quando si andrà alla Spezia, perchè è la Spezia il punto principale donde si potrà cavare qualche profitto coll'esercizio, appunto legandola con una linea di navigazione, come accennava l'onorevole Senatore Doria, perciò anche questo piccolo ritardo il Ministero ha creduto che si potesse sopportare, e non pregiudicasse per nulla gli interessi generali dello Stato, anzi li avvantaggiasse.

Dirò ora qualche cosa intorno ai ritardi in generale a cui ha accennato l'onorevole Doria, che avvengono, egli dice, nella costruzione della linea.

Bisogna che il Senato ritenga che i lavori per la linea di ponente si sono cominciati nel mese di settembre dell'anno scorso.

Sono dunque nove mesi dacchè questi lavori sono cominciati; nella linea di levante si sono cominciati nel mese di novembre, e così sono 7 mesi poco più dacchè si sono da questo lato incominciati i lavori.

Io ho trovato, quando entrai al Ministero, che per questi lavori a tutto febbraio si erano spesi 2,000,000; nei quattro mesi all'incirca dacchè sono al Ministero, per i lavori eseguiti a tutto il mese di giugno se ne sono spesi quattro, cioè in ragione di circa un milione al mese.

Il Senato consideri che quando si comincia una di queste imprese, uno di questi grandiosi lavori, non può esso presentare tutto lo sviluppo necessario, che dopo qualche tempo, poichè anche volendo, l'imprenditore non può spendere molto danaro prima che il lavoro si sia stesso largamente, ed è poi quando le opere sono avviate al loro compimento che i conti si completano e i pagamenti s'ingrossano.

Ma se teniamo conto di questa circostanza, cioè che siamo al cominciamento di uno di questi lavori e pensiamo che spendiamo un milione al mese (è un conto che faccio un po' all'ingrosso, tanto per dimostrare al Senato che non c'è tutto questo ritardo che si lamenta) cioè 12 milioni all'anno, siccome la strada costerebbe 100 milioni all'incirca, spendendone adesso che siamo al principio dei lavori in ragione di 12 milioni all'anno, mi basta per dimostrare che non c'è poi tutta questa lentezza che si crede.

Infatti si dovrebbero in media spendere diciassette milioni all'anno. C'è da meravigliare se al cominciamento se ne spendono soli dodici?

Vuole il Senato un altro argomento che dimostri che non c'è tutta questa lentezza che si lamenta nell'esecuzione di quest'opera, e che se c'è, è una naturale conseguenza del sistema al quale bisogna necessariamente attenersi per le disposizioni della legge e la natura di quest'opera?

Noti il Senato che nella strada della Liguria lunga 275 chilometri (e spero un poco meno perchè la misura fatta in principio non credo che fosse esatta) vi sono molte gallerie, ve ne sono 84, cioè 28 che hanno una lunghezza di 500 metri ciascuna; ce n'è una che ha circa quattro chilometri di lunghezza, una di circa tre chilometri e così via via. Ma 48 gallerie hanno una estensione considerevole, e parecchie di esse in roccia di difficilissima escavazione: dico solo alcune di esse, perchè spero che non siano molte, ed in specie poi spero che non sia in roccia cosiffatta quella di quattro chilometri di lunghezza, cioè la galleria di Biasca.

Come ben vede il Senato abbiamo 28 gallerie di questa natura, ed altre 56 minori, in tutto 84 con una lunghezza di 52,521 metri. Ora a che cosa servirebbe, avendo tutti questi lavori di galleria a fare lungo i due tronchi in esecuzione, a che cosa servirebbe, dico, se l'impresa espropriasse terreni o caseggiati, o cominciasse lavori dove non sonvi difficoltà?

Questi lavori facili per ora non sarebbero di nessuna utilità, mentre per ora l'essenziale sono le gallerie, e se l'impresa facesse altrimenti farebbe opera di cattiva amministrazione, e finchè non siansi superate queste naturali difficoltà, le quali devonsi superare per le prime anche perchè la legge lo prescrive, è inutile l'estenderlo e il sollecitare altri lavori fuori del limite naturale.

Questa è anche una delle ragioni per cui il lavoro non si vede. Chi passa sul Moncenisio invano cercherebbe i lavori che si fanno.

Ebbene, anche sulla ferrovia ligure si potrebbe dir questo: ma sa il Senato, nel tronco da Sestri alla Spezia, quante gallerie bisogna aprire, ed in quanti punti sonosi cominciati?

Quel tronco è una sequela di gallerie e di opere difficili. Ma nessuno li vede questi lavori, pel motivo che in quelle località la strada si allontana d'assai dal mare, e che questi lavori, che pur si stan facendo, sfuggono alle osservazioni ed alla vista di tutti.

Dunque il lavoro non può essere veduto adesso, come non può finora largamente svilupparsi, e nemmeno la spesa può per ora allargarsi.

Se però il Senato vuole avere un'idea dei lavori che sonosi fatti in questi ultimi tre mesi io lo posso soddisfare, poichè mi son fatto cura di portare con me uno degli elementi i più semplici e i più sicuri che servono a dar un'idea esatta di queste spese, cioè la cifra degli operai impiegati in tali lavori in questi ultimi tre mesi.

Adesso, attualmente, quando ci si dice che non si lavora, che non si vede nulla (e qui mi permetta l'onorevole Senatore Doria che io gli dica che ha molto esagerato la realtà delle cose, non in questa seduta d'oggi, ma nella precedente) ebbene, sa quanti operai lavorano? Quasi 10,000. Cioè: nel tronco toscano che fa parte di questa ferrovia ligure nell'aprile erano impiegati 2690 operai; nel maggio 2895; nel giugno 2755, ed in un tronco facile come questo, e con questa mano d'opera non si può certamente dire che si ozia, ma sibbene si lavorava e che eravi nei lavori una certa attività.

Nel tronco di levante in aprile eranvi 2144 operai; in maggio 2505, in giugno 3113, e sonosi, credo, ancora accresciuti in luglio; e di questi operai sa l'onorevole Senatore Doria quale è il numero che era applicato al tronco da Massa a Sarzana? Ve ne erano in aprile 1300; in maggio 1256; in giugno 1254.

Vede dunque l'onorevole interpellante che 1300 operai applicati a quel solo tronco dimostrano che non c'è lentezza, e che anzi regna una discreta operosità.

Così deve dirsi della linea di ponente: in aprile eranvi 3115 operai; nel maggio 2974; nel giugno 3153. Questi dati risultano dagli stati che ho sott'occhio e che il Senatore Doria potrebbe verificare quando gli piacesse.

Attualmente abbiamo 9500 lavoratori; al principio di un'opera simile, l'avervi impiegato costantemente un tal numero d'operai è un fatto che deve dimostrare all'onorevole Senatore Doria che non si può assolutamente dire che si lavori poco o nulla.

Mi rimane di rispondere qualche cosa in ordine agli articoli che furono citati dall'onorevole Senatore Doria. Esso ha chiamato l'attenzione del Senato sull'articolo 73 in relazione all'articolo 10. Questo riguarda l'occupazione dei terreni arenili.

Io mi limiterò a dichiarare che non posso che deplorare quanto fu osservato intorno alla strada di Vol-

tri; so quella strada ha occupato una parte dei terreni che sarebbero adattati per cantieri navali, è una disgrazia, ma è un fatto di cui nessuno può adesso rispondere, è un fatto di cui non possiamo che lamentare la conseguenza.

Ma riguardo ai casi che si presentano attualmente nella esecuzione di questa linea, assicuro il Senatore Doria che nessuno di essi passerà inosservato al Ministero. Egli deve sapere che tutti, nessuno escluso, sono sottomessi all'esame ed alla vigilanza di un uomo di cui nessuno metterà in dubbio e il sapere, e la competenza, e l'operosità, voglio dire il cavaliere Parodi ispettore dei porti e delle spiagge, che sarà certamente conosciuto e stimato come merita dall'onorevole Senatore Doria. E creda pure l'onorevole Senatore che in questa questione il Ministero non è disposto a far nessuna concessione agli intraprenditori che possa pregiudicare gli interessi della navigazione e delle arti marittime. Del resto se l'onorevole interpellante mi sapesse indicare un caso concreto, nel quale questi interessi fossero stati pregiudicati e lesi, io sarei in grado di rispondere; ma siccome la critica fu generica e non fondata sui fatti io debbo limitarmi ad una dichiarazione egualmente generica, che dev'essere sufficiente.

Riguardo all'articolo 68, cioè all'osservazione che ha fatto, che questa strada è passata da una mano ad un'altra poi ad una terza e che in tutti questi passaggi ci debbono essere dei guadagni, io dichiaro all'onorevole Senatore Doria, che ho sentito queste voci come se ne sentono molte più o meno fondate che corrono in pubblico, ma non potrei dir niente di positivo su di esse: io non conosco che un intraprenditore il quale è il solo responsabile, ad esso il Ministero deve rivolgersi per ottenere l'esatta esecuzione del contratto, nè deve curarsi d'altri.

Del resto all'onorevole Doria, che dice che tutti vorranno guadagnare, io rispondo che non so se tutti potranno guadagnare.

Io assicuro l'onorevole Doria, che per me non invidio molto la sorte di coloro che hanno fatto questi ribassi esagerati di cui si parla, perchè assicuro l'onorevole Doria che nel prendere delle determinazioni relative a questa linea, ed al modo con cui deve essere eseguita, e intorno al termine entro cui dovrà essere compiuta, me ne potrà spiacciare se qualcheduno ne dovrà soffrire, ma certo non potrei aver riguardo a questi subappaltatori di subappaltatori, ancorchè per avventura ne dovessero soffrire gravemente.

Diceva anche l'onorevole Doria: fate in modo che si evitino le liti; pensate ad intendervi prima coll'impresa, fate in modo che i progetti siano intesi d'accordo ed eseguiti colla dovuta solidità, che non succeda anche qui quello che è succeduto nella strada di Voltri, dove un muro costruito troppo vicino al mare e male difeso, è ogni anno guastato dalle onde ed è causa di spese incessanti per la società e cagione per cui il servizio è spesso interrotto.

L'onorevole Doria mi permetterà di osservargli che chi volesse evitare le liti con gli impresarii e mettersi in condizione di non aver ricorso ai Tribunali prenderebbe una ben cattiva posizione.

Gli impresari difendono con abilità i loro interessi, e lo Stato bisogna bene che ricorra ai Tribunali per mantenerli nel dovere. Quindi dico la verità, io considero come un bellissimo sogno quello che si potrebbe vagheggiare, di un'impresa colossale, complicata, con tante questioni possibili, che potesse passarsi senza conteso e senza liti.

Diceva l'onorevole Doria che il Ministero non ha mandato nessuno a perlustrare la linea. Permetta il Senatore Doria, che io gli risponda che il Ministero veglia all'andamento dei lavori su questa linea nel modo il più rigoroso. E ne vuole una prova? Ho trovato, quando entrai al Ministero, che si erano stabiliti due Commissariati, uno per la linea di levante, l'altro per la linea di ponente. Uno dei Commissarii uomo rispettabile e superiore a qualunque eccezione, benemerito quanto altri mai, non assisteva ai lavori perchè aveva avuto un'altra destinazione, era a Napoli.

Di più questa divisione pregiudicava all'unità dell'amministrazione e dirò anche, se mi è lecito adoprare questa parola in un affare simile, l'unità del comando. Io ho creduto che fosse necessario riunire i due Commissariati in un solo, di nominare a Commissario per queste strade il Commendatore Moglino, Ispettore del Genio, del quale mi compiaccio parlar qui per dichiarare che non so se sia in lui più commendevole il sapere, l'operosità e il senso pratico, o la scrupolosa fermezza nel difendere, senza cedere innanzi a nessuno, gli interessi dello Stato, che gli sono affidati. Io credo che non ci sia alcuno che possa sostenere seriamente che gli interessi dello Stato non siano difesi.

Del resto, sa l'onorevole Doria dove non si saranno percorse le linee? Forse non si sarà ancora percorsa dove i progetti allestiti senza il concorso del Governo e presentati dall'impresa, non furono ancora esaminati dal Governo stesso; e ritenga che prima che un progetto sia esaminato e approvato dal Governo, prima che sia rimesso all'impresa per la sua esecuzione, il Commissario percorre la linea, studia le località. Se avesse l'onorevole Doria la compiacenza di passare un momento dal Ministro vedrebbe nei decreti di approvazione tante clausole, e condizioni, e restrizioni, e riserve e tanti minuti dettagli previsti, che sicuramente si persuaderebbe che da parte del Ministro non si tralascia nulla perchè quest'opera corrisponda all'alto dispendio che lo Stato ha assunto per la medesima.

Non so se avrò risposto intieramente a tutte le osservazioni che mi furono fatte dall'onorevole Doria. Quel che vorrei ancora aggiungere è questo. L'onorevole Doria non adesso, ma nell'ultima tornata, ha detto qualche cosa nel senso, che l'impresa di questa linea era troppo potente e perciò faceva ritardare i lavori influendo non sul Ministro, ma sopra i suoi dipendenti

che insomma le si usavano troppi riguardi. Io posso assicurare l'onorevole Doria e il Senato che agli intraprenditori che hanno assunto questa grandiosa opera si useranno i riguardi che si devono a chi ha assunto un carico così grave, ma bene inteso ad una condizione, che eseguiscano rigorosamente le loro obbligazioni. Quanto a questo non temo l'onorevole Doria che la qualità dell'impresario possa menomamente influire sulle determinazioni del Ministero, e nemmeno sulle determinazioni dei suoi dipendenti.

Se ne volesse una prova gliene potrei citare una recentissima, e certo da lui conosciuta come quegli che conosce assai bene la riviera di levante, massime nella prossimità della Spezia. L'onorevole Doria sa che ci erano due grandi opere, le due più grandi di tutta la linea, cioè quella colla quale si doveva passare il Capo del Mesco, e l'altra a Biasca.

Sa che dopo aver presentato un progetto che traversava queste località con due lunghe e ben ideate gallerie, l'impresa ha creduto di mutar consiglio. Non voglio entrare in particolari e tediare il Senato coll'esposizione di questo affare; l'impresa dunque aveva creduto abbandonare il primitivo disegno e andar seguitando tutte le sinuosità della costa sostituendo ad una galleria retta ed a mio avviso tale da costituire una strada solidissima e sicurissima in tutte le stagioni, un altro tracciato più lungo e meno sicuro.

Il Ministero ha ricusato questi due progetti messi avanti dall'impresa ed ha persistito nel primitivo tracciato.

E così facendo il Ministero ha dimostrato che nelle sue determinazioni non prende consiglio che da quello ch'esso crede il vero e permanente interesse dello Stato.

Con queste dichiarazioni io spero d'aver soddisfatto l'onorevole interpellante e d'aver dimostrato al Senato che nell'andamento di questa interessante opera, il Ministero adempie al debito suo di provvedere nel miglior modo possibile agli interessi dello Stato che gli sono affidati e che è dover suo di difendere in ogni caso ed a qualunque costo.

Senatore Doria. Domando la parola.

Presidente. La parola è al Senatore Doria.

Senatore Doria. Io non prolungherò maggiormente la discussione.

Mi limito solo a pigliar atto delle assicurazioni date dal signor Ministro, che ogni cosa andrà colla massima precisione.

E questo, spero, tranquillerà le popolazioni delle due riviere liguri.

Voci. Non siamo in numero.

Presidente. L'ordine del giorno porterebbe la discussione di alcuni progetti di legge, ma siccome si dovrebbe procedere a votazione, ed il Senato non si trova in numero . . . . .

Senatore Martinengo. Domanderei si facesse l'appello nominale.

TORNATA DEL 17 LUGLIO 1862.

**Presidente.** Questo è prescritto dal regolamento, specialmente quando è domandato, epperò si procederà all'appello nominale.

Il Senatore, **Segretario Arnulfo** fa l'appello nominale e risultano assenti i seguenti Senatori:

Arese - Audiffredi - Balbi Piovera - Borromeo - Bre-  
me - Caccia - Cadorna - Capone - Carradori - Cataldi -  
Caveri - Chigi - Colla - Collobiano - Coppi - Correale -  
D'Adda - D'Azeglio Massimo - D'Azeglio Roberto - De  
Ferrari Raffaele - De Gasparis - Della Bruca - Di Fondi  
- Di S. Cataldo - Di S. Giuliano - Fensì - Gagliardi -  
Gallone - Ghigliini - Gualterio - Lacony - Lella - Mal-  
vezzi - Manzoni - Matteucci - Menabrea - Merini - Mon-  
tanari - Monti - Negri - Notta - Oneto - Paleocopa -

Pallavicini Ignazio - Pallavicino-Mossi - Pamparato - Pan-  
dolfina - Pauizza - Pareto - Pasolini - Pizzardi - Plana -  
Piazza - Prat - Prinetti - Regis - Ricci - Roncali Vin-  
cenzo - Saluzzo - S. Marzano - Sauli Francesco - Scacchi  
- Sforza - Simonetti - Strozzi - Torrielli - Torremuzza  
- Trigona - Varano - Vesme.

**Presidente.** A termini del regolamento i nomi de-  
gli assenti, senza regolare congedo, o non notoriamente  
impediti per cause indipendenti dalla loro volontà, sa-  
ranno pubblicati nel giornale ufficiale.

All'ordine del giorno per domani saranno portati i  
tre progetti di leggi che erano all'ordine del giorno  
d'oggi.

La seduta è sciolta (ore 4 1/2).