

LXXXI.

TORNATA DEL 27 FEBBRAIO 1864

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SCLOPIS.

*Sommario — Congedi — Omaggi — Interpellanza del Senatore Vacca al Ministro dei Lavori Pubblici sulle ferrovie delle provincie meridionali — Osservazioni del Senatore Scialoja — Formola dell'interpellanza proposta dal Senatore Vacca — Schiarimento chiesto dal Senatore Leopardo Martinengo sulla ferrovia da Brescia a Cremona — Risposta agli interpellanti del Ministro dei Lavori Pubblici — Spiegazione domandata dal Senatore Di Revel fornita dallo stesso Ministro — Dichiarazione del Senatore Vacca e proposta di un ordine del giorno — Parole del Ministro — Approvazione dell'ordine suddetto.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, di Agricoltura e Commercio e della Marina.

Il Senatore, *Segretario*, Cibrario legge il processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

Il Senatore, *Segretario*, Arnulfo dà lettura di due lettere colle quali i Senatori Salmour e Puccioni chiedono un congedo, che viene loro dal Senato accordato.

**Presidente.** Fanno omaggio al Senato:

Il signor Francesco Scoti, di una quantità di copie delle sue Osservazioni sulla relazione dell'Ufficio Centrale del Senato sul progetto di legge per la fondazione della Banca d'Italia.

Il Presidente della Camera di commercio ed arti di Napoli, di alcuni esemplari di una Relazione del signor Incagnoli per una ferrovia da Napoli a Foggia.

Il signor Epifanio Fagnani, di un esemplare della sua opera intitolata: *Delle intime relazioni in cui sono e con cui progrediscono la filosofia, la religione e la libertà.*

INTERPELLANZA DEL SENATORE VACCA.

**Presidente.** L'ordine del giorno porta le interpellanze del signor Senatore Vacca al signor Ministro dei Lavori Pubblici, sullo stato dei lavori delle ferrovie meridionali.

La parola spetta al Senatore Vacca.

**Senatore Vacca.** Signori Senatori, nel rivolgere che fo una interpellanza all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici intorno allo stato dei lavori ferroviari nelle provincie meridionali, io non mi muovo di certo da un interesse puramente municipale, ma bensì da un alto sentimento, il quale si attiene agli interessi generali e nazionali; imperocchè non vi ha chi non senta e non comprenda, o Signori, che i due sommi fattori di questa magnifica opera di ricostruzione nazionale non sono che le armi e la locomotiva, le armi che ci rendono forti, rispettati e temuti, la locomotiva che ad ogni passo infrange la vita autonoma e solitaria delle sparse membra d'Italia per fonderle nella vita collettiva

e nella grande unità nazionale, la locomotiva la quale promovendo il movimento degli interessi economici per la via degli scambi e dei commerci, crea quel solidissimo cemento degli interessi materiali, che io reputo il più potente vincolo dell'assimilazione, dell'unificazione vera ed efficace.

Compreso adunque dal sentimento della grande importanza della funzione delle ferrovie, io mi sono determinato a richiedere l'egregio signor Ministro dei Lavori Pubblici di alcune spiegazioni e chiarimenti, i quali potrebbero giungere, a mio avviso, opportunissimi a calmare certe apprensioni, certe diffidenze e sospetti, i quali, sarebbe vano dissimularlo, o Signori, si appalesano, si manifestano, scoppiano da tutti i pori, dirò così, sia che qui ci volgiamo intorno, sia che spingiamo lo sguardo laggiù per interrogare il sentimento delle provincie dell'estrema Italia.

... Sarò breve per quanto mel consente la gravità dell'argomento, ed invoco il benevolo ascolto del Senato.

Comincerò da una rapida rassegna retrospettiva la quale, io credo, che non sarà senza utilità.

Infino dagli esordi delle annessioni delle provincie meridionali si pensò, e seriamente si pensò, da quegli uomini preposti al reggimento della cosa pubblica in Napoli, ad iniziare il gran fatto delle opere ferroviarie, il quale non solamente era destinato a raggiungere fini, economici, ma altresì mirava ad un grande interesse politico, ravvicinare cioè, abbreviando le distanze, la gigantesca Napoli alla virile Torino.

E qui io non voglio tacere, nè defraudare della debita lode il mio onorevole amico Devincenzi, a quei di Consigliere della luogotenenza Farini al dicastero dei Lavori Pubblici, il quale ben comprendendo l'importanza di queste opere, e circondandosi dei lumi e dell'esperienza di uomini dotti e peritissimi delle cose attinenti ai lavori di ferrovia, istituiva all'uopo una Commissione rappresentata dai più eletti ingegni del nostro genio civile, e quella Commissione dava opera a studi seri e ponderati, i quali dovevano proporsi il tracciamento delle linee e le indagini opportune per lo apparecchio d'un sistema e di una rete ferroviaria; e questa Commissione, presieduta dall'egregio ispettore Giura, e che contava nel suo seno uomini distintissimi, che veramente duolmi di avere veduto posti in disparte nel progresso dei lavori ferroviarii, imperocchè credo che avrebbero potuto portarci il contingente dei loro lumi e della loro scienza, e per soprappiù della loro conoscenze pratiche intorno alle condizioni geologiche e locali, ebbero, io dico, questa Commissione egregiamente rispose al suo mandato, e gli studi già erano inoltrati quando le cose mutarono e venne fuori la concessione Talabot, stipulata allora dal Governo, e questa concessione seguiva in gran parte gli apparecchi e gli studi della Commissione napoletana: se non che quella concessione subì varie fasi, o finalmente cadde per motivi che è inutile qui rammentare.

Ma quello che io tengo a constatare egli è che, tanto

negli studi preparatori iniziati in Napoli sotto gli auspici del Governo della luogotenenza, quanto nel corso della trattazione della concessione Talabot, si lasciò sempre balenare una speranza, un'aspettazione, una promessa ripetuta in ogni rima, cioè che i lavori ferroviarii si sarebbero spinti con grande alacrità e che si sarebbe venuto a capo di congiungere Napoli a Torino nel breve spazio di 18 mesi.

Signori, questa lieta credenza, insinuata e travasata nella coscienza pubblica doveva condurre alle più tristi ed amare disillusioni.

Caduta adunque la concessione Talabot corsero due lunghi anni di inazione senza che i lavori ferroviarii si proseguissero, od almeno proseguendosi in piccole e scarsissime proporzioni, imperocchè il Governo è sempre un cattivo intraprenditore ed un cattivo amministratore.

Da un anno in qua venne fuori la concessione Rothschild-Talabot, la quale si presentava auspicata dal prestigio del nome che suonava il principe dell'aristocrazia bancaria e si raccomandava così a titolo di solidità; tuttavolta essa, quando formò argomento di una viva discussione nell'altro ramo del Parlamento, venne destando apprensioni, ripugnanze e diffidenze non poche: da una parte invero le condizioni parevano ben dure ed esorbitanti, e dall'altra temevasi che posta la condizione dell'assorbimento e della fusione della Società ferroviaria Lombarda colla nuova Società meridionale, ne potesse derivare un'esuberanza, una potenza stragrande nelle mani di un concessionario, la quale potenza avrebbe potuto creare pericoli e danni sì nell'ordine economico che nell'ordine politico: agguingasi a ciò che stabilendosi nella concessione Rothschild la cessione a titolo gratuito del tronco della ferrovia Voghera per venti milioni, pareva anche questa una concessione troppo larga ed esorbitante.

Per tutte queste ragioni, che è superfluo ricordare più per minuto, la concessione Rothschild venne in mala voce, ispirò diffidenze tali che la si vide scartata e reietta non si tosto venne fuori la offerta del conte Bastogi la quale si presentava, a prima giunta, come un fatto da rallegrarsene, avvegnacchè raffigurava il primo conato di una associazione industriale nazionale con appello ai capitali nazionali, e questi titoli la raccomandarono tanto che la Camera dei Deputati, dirò così, per acclamazione accoglieva e votava la concessione Bastogi.

Ma le aspettative e le ragioni che avevano determinato ed influito grandemente all'accoglimento ed alla preferenza data a questa concessione non erano per verità nè le più solide, nè le più ragionevoli; si era creduto difatti che l'appello ai capitali nazionali fosse una qualche cosa di assai promettente e solido, si era dimenticato non pertanto che il capitale, o Signori, è cosmopolita, non ha patria, non ha fibra di patriottismo; e poi le condizioni accettate non erano in sostanza meno dure o gravose di quelle che si rifiutavano ris-

petto alle altre concessioni scartate, pur tuttavia questa concessione passò e quando si dicea da taluni: avvertite che gli oneri imposti al Governo, sono gravosissimi; in garanzia. L'assicurazione è enorme; oh! allora si rispondeva, bisogna farsi carico delle condizioni eccezionali in cui versa l'Italia; noi abbiamo bisogno di fare e di far presto e il far presto è un elemento del prezzo.

Il tempo è moneta, secondo la massima inglese; bisogna far buon mercato anche delle dure condizioni, bisogna accettarle, bisogna subirle; ed ecco vinte le repugnanze per troppa credulità alle seducenti promesse; indi si chinò il capo e la concessione Bastogi fu votata.

Signori, io non intendo entrare in questo momento in una critica postuma della concessione Bastogi poichè mi si potrebbe rispondere: questa non è critica utile ma è storia. Però non posso passarvi da alcuni rilievi, da alcune osservazioni le quali io mi penso che non saranno senza frutto per apprezzare meglio gli appunti che ora si possono muovere all'esecuzione del contratto stesso.

Il primo vizio, il primo tarlo radicale che si annida in quella convenzione sta, a veder mio, nel carattere che assumeva la convenzione stessa nella sua genesi e nel suo svolgimento. Spiego il mio concetto.

Il concessionario si costituiva egli stesso intraprenditore dell'opera; nè è men vero che taluni degli stessi componenti il Consiglio d'amministrazione intervenivano essi stessi nella partecipazione alla costruzione delle ferrovie.

Ora a tale proposito mi sia lecito di ricordare un assennato articolo inserito nel bollettino delle strade ferrate, nel quale veggio questa questione ampiamente trattata; osservavasi acutamente che quando una Società anonima si costituisce in queste condizioni anormali, cioè che il concessionario riunisce in sé la qualità di intraprenditore e di appaltatore dell'opera, allora si che non c'è da augurarsi bene del successo della Società, imperocchè egli è chiaro che il concessionario, il quale cumula la qualità d'intraprenditore, e che imprime un carattere puro di speculazione alla impresa, si troverà egli e coloro i quali partecipano alla costruzione stessa delle ferrovie, in un permanente conflitto di doveri e d'interessi, sicchè le garanzie di vigilanza verranno meno, o gli interessi dello Stato, in quanto alla bontà delle costruzioni, non troveranno certamente un controllo serio nel Consiglio di amministrazione, e lo troveranno scarso nella vigilanza governativa poco assidua e poco efficace. Adunque egli è certo che questa confusione, questo assorbimento di funzioni doppie ed incompatibili, diminuisce grandemente la garanzia sia nell'interesse dello Stato, sia per gli interessi degli azionisti.

Ed io credo che questo vizio organico non abbia poco influito sul cattivo fato di questa Società, nelle condizioni in cui si presenta ora, imperocchè noi vediamo le azioni cadute già nientemeno che dal 500 al 405, secondo gli ultimi corsi; dunque 95 lire di differenza e di perdita computabile non già sul valore nominale,

ma bensì sul valore effettivo versato di sole 200 lire. Nè si dica in contrario essere queste le condizioni del mercato per la depressione di tutti i valori industriali; perciocchè io non credo che ciò valga a diminuire l'importanza del fatto, nè a porre in forse che veramente la Società non versa in tristissime condizioni.

Continuando nell'esame dei vizi della concessione in quanto possa influire alla questione, di cui ora ci occupiamo, io credo di dovermi soffermare alquanto sul fatto di garanzia racchiuso nell'articolo 15 della convenzione. È bene porre sotto gli occhi del Senato i termini dell'articolo 15, il quale dice così:

« Lo Stat » garantisce per tutta la rispettiva durata della concessione un annuo prodotto frutto chilometrico dell'esercizio delle predette linee: 29 mila lire per le linee indicate ai numeri 1, 2, 3 dell'articolo 1; di lire 20 mila per quelle di cui al numero 4 dello stesso articolo. »

Ora chi ponga mente ai termini di questa garanzia vedrà che certamente un poco troppo alla leggera, mi sia permesso il dirlo, si è lasciato passare un patto di garanzia che al Governo impone un onere enorme; e quel che è più notevole e deplorabile viene creando nel concessionario un interesse non più consono a quello del Governo, ma bensì divergente e contrario.

Egli è evidente difatti che quando il Governo, rimpetto al concessionario, assume l'obbligo della garanzia del prodotto chilometrico brutto, egli crea l'interesse, egli dà la tentazione per lo meno al concessionario di fare il meno che può, di spendere il meno che può, di non curare i maggiori prodotti che potrebbe trarre da un esercizio più attivo, perchè il tornaconto lo trova nella garanzia del Governo, in quella garanzia che si fonda sul prodotto brutto, vale a dire non detratte le spese.

E a dimostrare come questa inconsulta stipulazione di garanzia governativa, abbia già prodotto degli effetti deplorabili e dannosi, io credo bene accennare ad un fatto di cui l'opinione pubblica si è commossa, e la stampa periodica si è preoccupata, voglio intendere, si è avvertito che in tutti i punti di congiunzione delle ferrovie Bastogi colla linea delle ferrovie romane, come Ancona, Bologna, colà il concessionario non abbia punto curata la convenzione coll'altra Società; ed ognuno vede quali sieno le conseguenze di questa ommissione, conseguenze gravissime, imperocchè trascurata la convenzione egli è palese che il corso celere e l'esercizio della ferrovia ne è impedito, le merci rimangono in ristagno, i viaggiatori soffrono mille molestie; l'esercizio delle ferrovie Bastogi e dell'ultima principalmente che si congiunge a Torino rimane improduttivo, e questo perchè?

Precisamente, come testè osservavo, per quella esorbitante ed inconsulta stipulazione di garanzia inserita nell'articolo 15, imperocchè è chiaro che il concessionario non ha, nè può avere alcun interesse a rendere più produttivo l'esercizio delle ferrovie.

Ma, si dirà, non basta segnalare i mali, indicate i rimedi.

Io so bene che ci troviamo in presenza di fatti compiuti, di convenzioni inattuabili, se non che io credo che il Governo, appunto tenendo mente alle larghe concessioni che si facevano ai concessionari, alle gravidezze degli obblighi da esso assunti in faccia al concessionario stesso, abbia pure il diritto ed il dovere di esercitare una vigilanza assidua, seria, efficace sugli atti e sulle operazioni del concessionario.

Io mi attendo intorno a ciò le spiegazioni che il signor Ministro dei Lavori Pubblici porgerà certamente per iscagionare la responsabilità dei Commissari regi intorno all'andamento dei lavori delle ferrovie, responsabilità che mi pare impegnata seriamente.

Mi stava a cuore di constatare questo fatto. Ed a questo io riduco le critiche generali della convenzione. Ora scenderò ad una disamina più minuta, più pratica intorno al quesito; che cosa si è fatto, che cosa non si è fatto, come si è fatto, e come si sono eseguiti i lavori ferroviari?

Signori, comincerò dal ricordare un incidente recentissimo e grave, e che se non m'inganno ha veramente pigliato un aspetto sinistro, che ha destato una generale disapprovazione non solo, ma altresì un senso di diffidenza profonda colà dove il fatto intervenne, intendendo parlare di ciò che è accaduto nell'apertura istantanea del tronco ferroviario da Ortona a Foggia.

Il Governo, con buon senno, volle togliere questa lieta occasione per inaugurare colla presenza di S. M. il Re d'Italia, l'aprimiento di questo tronco di via ferrata.

E fu veramente uno spettacolo rallegrante quando le popolazioni attonite e festanti accoglievano, plaudivano S. M. il Re d'Italia cinto di tanti splendori, e tratto con rapido moto dalla locomotiva che quelle vivide immagini salutavano come dono di visibile Provvidenza riparatrice.

Ebbene, o Signori, l'indomani della inaugurazione la fantasmagoria va in dileguo, la locomotiva sparisce, e non rimane che un sentimento di doloroso disinganno perchè l'esercizio della ferrovia era intermesso.

Io mi guarderò bene di entrare in una discussione tecnica col chiarissimo Ministro Menabrea, la lotta sarebbe disuguale, e davvero io non mi sento la forza di sostenerla su questo terreno, mi permetterò solamente una osservazione, che forse egli stesso mi potrà menar buona, io domando perchè si accelerò l'aprimiento di quel tronco di ferrovia e di quel tratto propriamente che lambisce il mare lungheaso la riva del Vasto. Perchè non si sieno curati i lavori di arginazione per via di scogliere che avrebbero difeso la ferrovia dall'invasione delle onde e dei marosi.

Ora egli era sperabile che gli studi di quel tracciato fossero stati più seri, più consistenti, ed in tal caso io credo che non ci saremmo esposti a questo gravissimo

disastro dell'interruzione a tempo indefinito dell'esercizio di quella linea.

Come provvederci? Io non darò certamente consigli e suggerimenti al Ministro dei Lavori Pubblici. Ma mi pare che stavi necessità di dar opera ad un sistema di deviazioni e d'interamento della linea che lambisce ora il mare senza attendere che siano compiuti quei lunghi lavori di gallerie, di tunnels, nei quali si spenderà e molto tempo e molto danaro, e Dio sa quando ne vedremo il costruito.

Passo ora ad un'altra linea. La linea adriatica destinata a congiungere Napoli a Torino, correndo quella lunga curva per Foggia, Conza, Sanseverino, Salerno e Napoli.

Signori, io non so per qual preoccupazione inqualificabile, per quale caparbietà tenace siasi creduto di trascinare una linea la quale non solamente presentava ostacoli fisici pressochè insormontabili, non solamente diveniva assai più costosa, ma quel che è peggio, tendeva più e più ad allontanare Napoli dal congiungimento con Torino ch'era il punto obbiettivo, lo scopo principale da richiamare le più vive sollecitudini di qualunque Governo, e però io non credo d'ingannarmi dicendo che i nostri ingegneri del Genio civile avevano già indicato la vera linea da seguire che riuniva tutte le condizioni e dal lato economico e dal lato politico e che avrebbe presto e dirittamente raggiunto il sospirato congiungimento. Questo non si volle, e intanto a me pare, se i miei ragguagli non errano, che la serietà degli ostacoli fisici che si riscontrano per la linea di Conza sia tale, che il Governo comincia già a smetterne il pensiero e pare che si voglia rivolgere di preferenza a quella tale linea che io diceva indicata dalla geografia, linea che correrebbe per Avellino, Campobasso, Tremoli e poi metterebbe capo nella via adriatica.

Dunque, stando così le cose, io colgo volentieri questa opportunità per sollecitare vivamente il signor Ministro perchè ormai si smettano i dubbi e si coltivi con alacrità questa linea per la quale io so esistere già offerte ed eziandio delle calde rimostranze del municipio di Napoli.

Vi è un altro tronco di ferrovia che pure va considerato, ed è la via da Ceprano a Pescara, la quale è anche in corso di costruzione. Qui mi sia lecito di richiamare l'attenzione dell'egregio Ministro dei Lavori Pubblici sulla necessità di spingere innanzi quei lavori tantochè si possa presto condurre il tronco attuale il quale giunge a Pescara, insino a Popoli che piglia una grande importanza essendo il centro del commercio dei tre Abruzzi.

Non lasciero da ultimo di far cenno delle condizioni delle opere ferroviarie nella Sicilia.

Anche colà, o Signori, io non avrò mestieri certamente di farvi comprendere quanta e quale sia la necessità e l'urgenza di spingere alacremente le opere ferroviarie.

Ma anche colà si eccitarono grandi speranze seguite

da tristi disinganni; e, per esempio, quando si inaugurava quel breve tratto di 12 chilometri del tronco della Bagheria, quanta commozione di animi vi fu nel paese, quanta letizia e quante aspettative. Ma i lavori si arrestarono e le diffidenze rinacquero.

Abbiamo votato tempo fa la concessione Lafitte. Pregherei il Ministro dei Lavori Pubblici di darci qualche ragguaglio intorno allo sperabile esequimento dei lavori attinenti a quelle linee concesse.

L'ultima parte del mio discorso verserà sulla disamina dei principali obblighi assunti dal concessionario con la convenzione, notandone le omissioni e le violazioni.

E piglierò le mosse dall'art. 2. L'art. 2 della convenzione statuisce così:

« I termini per il compimento della costruzione delle varie sovradette linee sono fissati come segue:

» 1. Per le sezioni di strada da S. Benedetto del Tronto a Conza, e da Napoli ad Eboli il primo maggio 1863.

» 2. Per le sezioni da Eboli a Laviano il 1° gennaio 1864.

» 3. Per la sezione da Conza a Laviano il 1° gennaio 1865.

» 4. Per il tratto da Foggia a Barletta il 1° gennaio 1864. »

Ora egli è chiaro che i termini fissati nei numeri 1 e 2 sono trascorsi già inutilmente. Che cosa risponde il concessionario? Passo all'art. 11. Per questo articolo il concessionario assumeva l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento meccanico nel quale si possa costruire la metà almeno delle locomotive e di tutto il materiale circolante necessario al servizio delle strade ferrate napoletane per quanto i termini fissati pel compimento delle medesime, saranno per consentirli.

Compiuta la rete delle strade ferrate contemplate nella concessione dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamento del medesimo.

Questa condizione imposta al concessionario ognuno vede a quale scopo provvido mirasse, eppure questa condizione non è adempiuta, non si è neanche iniziato l'intraprendimento e l'installazione di quest'opificio meccanico che sarebbe stato fecondo di vantaggi incalcolabili per l'antica metropoli del reame di Napoli, invece l'omissione di quest'obbligo addossato al concessionario ha ingenerato un altro danno gravissimo per lo Stato, ed è propriamente quello di doversi sbrigare dell'opificio meccanico di Pietrarsa per liberare il Governo di un onere.

Ma io domando se il concessionario si fosse conformato a quest'obbligo, certamente il Governo avrebbe schivato la spiacevole necessità di dovere far gettito dirò così della concessione Pietrarsa.

Passo all'articolo 9 del capitolato: l'articolo nono del

capitolato prevede il caso dell'inadempimento degli obblighi assunti dal concessionario e parla della diminuzione della garanzia da canto del Governo:

« La società, non portando a compimento la costruzione e non attivando l'esercizio sulle diverse linee, o sezioni di linee, nei termini per loro rispettivamente fissati all'articolo 2 della convenzione, salve le eccezioni di che ai successivi articoli 3 e 4, andrà soggetta ad una conseguente diminuzione della guarentigia di annuo prodotto lordo chilometrico accordato per quelle linee o sezioni di linee.

» Questa diminuzione sarà proporzionale alla durata del ritardo e valutata sulla base del 10 per 100 per un ritardo di un anno. »

Io qui mi limiterò a chiedere al signor Ministro dei Lavori Pubblici se verificati i casi, del che non è a dubitare, di contravvenzione agli obblighi assunti in quanto ai termini fissati per la costruzione, se il Governo abbia rigorosamente mantenuto il suo diritto alla diminuzione proporzionale della garanzia.

L'articolo 37 del capitolato è anche degno di nota; con quest'articolo è statuito.

« Art. 37. La società dovrà nella costruzione e nell'esercizio delle strade a lei concesse impiegare esclusivamente degli italiani, salvo poche eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

» I posti del servizio attivo dell'esercizio della strada saranno dalla società, a pari condizioni, di preferenza accordati ai militari congedati, ed ai volontari che combatterono le battaglie italiane.

» Un terzo almeno del numero totale dovrà essere in ogni caso riservato a questa classe di persone. »

Questa condizione così provvida, così generosa che tanto onora il Governo, e che aveva fatto nascere tante speranze e legittime aspettative per coloro i quali o erano ridotti a misere condizioni, od avevano versato il loro sangue per la patria indipendenza; io non so se siasi scrupolosamente adempita dal concessionario, sarei veramente lieto se il Ministro dei Lavori Pubblici mi potesse rispondere affermativamente.

L'ultima avvertenza colla quale io chiuderò il mio già lungo discorso è questa, di eccitare vivamente l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ad occuparsi ed attendere colla maggiore alacrità all'attivazione ed esequimento delle strade ordinarie, delle strade traverse, imperocchè, se per avventura questo grande interesse si trascurasse, ne verrebbero conseguenze assai disastrose.

Questo io dico, imperciocchè è chiaro che se ci riportiamo a quei luoghi, a quelle contrade le quali, come ognuno sa, sono in condizioni infelicissime, deserte di vie e di comunicazioni, se questo non si facesse, e presto, io domando quale non ne tornerebbe danno esiziale al Governo, quando ad opera compiuta noi saremo obbligati ad iscrivere sul bilancio passivo la enorme cifra, ed io credo di non ingannarmi, di 75 milioni per

diritto di assicurazione ai concessionari, ed allora se l'esercizio di questa ferrovia non si renderà veramente fruttifero, se mancherà il concorso di quei veicoli intermedi delle vie traverse che stabiliscono le comunicazioni fra la periferia ed il centro allora il danno che ne tornerà allo Stato sarà gravissimo.

Io quindi desidero che il signor Ministro dei Lavori Pubblici possa fornirmi degli schiarimenti su questo proposito.

Signori, pria di por termine al mio discorso mi sia lecito di farvi alla libera una dichiarazione. Taluno forse potrebbe fare le meraviglie del perchè io solo e primo mi sia mosso a pigliare codesta iniziativa: potrebbe forse procacciarmi codesta mia franchezza astii e risentimenti da parte di chi per avventura si credesse toccato o ferito dalle mie franche parole, dalle mie libere censure. Io dunque sento il debito di dichiarare recisamente che da me è alienissimo il pensiero di detrarre alla estimazione morale degli uomini che seggono nei consigli amministrativi e molto meno del mio onorevole amico conte Bastogi.

Io, o Signori, posso con sicura coscienza appropriarmi il motto di Tacito: *Mihi Galba, Otho, Vitellius nec beneficio, nec iniuria cogniti*. Estraneo ad ogni influenza e fiero della mia indipendenza di carattere, io lo dichiaro sull'onore mio, non sono mosso che da un alto sentimento non solo di carità del mio luogo natio, ma sì d'interesse italiano. Noi, per buona ventura qui non siamo chiamati ad assistere agli scandali romorosi di un processo Mirés, nè a noi potrebbero toccare quelle amare parole le quali cadevano testè dal labbro di un augusto personaggio, dal labbro di un grande amico d'Italia, il principe Napoleone, il quale nel recente banchetto della Società dell'Istmo di Suez non peritavasi a fulminare con allusioni assai diafane, quei dignitari alto locati i quali abusavano della loro posizione per intrametersi nelle intraprese industriali per cupidità di grossi guadagni a danno degli azionisti. Noi o signori, non avremo qui a stigmatizzare atti di disonestà; ma d'altra parte quando sventuratamente, a diritto, od a torto, si vengono insinuando dei sospetti e delle diffidenze, che potrebbero per avventura toccare anche la pubblica moralità, io credo, che sia debito di sollevare francamente, arditamente, i veli, imperocchè è utile che la luce si faccia, ed è tanto più utile in quanto che io porto fermissima convinzione che gli Stati nuovi, i Governi nazionali non si adagiano e non si appoggiano solo sulle armi, nè solo sugli avanzamenti delle industrie e dei commerci, nè sui soli interessi materiali, nè solo sulle buone istituzioni e sulle riforme, ma soprattutto trovano la loro base saldissima ed incrollabile nel religioso rispetto alla fede pubblica e pubblica moralità.

**Presidente.** La parola è al signor Ministro dei Lavori Pubblici.

**Senatore Scialoja.** Domando la parola. Se il signor Ministro lo consente, io avrei da aggiungere qualche

brevissimo dato di fatto alle cose dette dall'onorevole Senatore Vacca, acciocchè il signor Ministro rispondendo possa farlo in una volta sola.

**Presidente.** Il signor Ministro dei Lavori Pubblici consente?

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Gli cedo la precedenza nella parola.

**Presidente.** La parola spetta al Senatore Scialoja.

**Senatore Scialoja.** Signori: preoccupato anch'io del grande ritardo posto all'esercizio della ferrovia di cui si ragiona dopo la sua inaugurazione, ho cercato d'informarmi delle cause del medesimo, le quali potevano derivare o dalle condizioni naturali dei luoghi o da cattivi lavori già fatti, o da incuria o da colpa della Società, che ha tolto a suo carico la costruzione di quella ferrovia.

Mi furono indicati alcuni fatti, mi sono state date alcune spiegazioni, che a me piace di qui ricordare, acciò il signor Ministro dei Lavori Pubblici possa, rispondendo, dire quanta parte di vero sia in esso, e farci così meglio intesi della natura del male, per poter concorrere insieme con lui a scegliere i rimedi più opportuni per curarlo.

Certo la causa immediata del ritardo consiste in guasti nei lavori della ferrovia da Ortona a Foggia avvenuti su diversi punti, guasti che si dice essere assai considerevoli. Ma qual è la causa di questi guasti?

Persone tecniche mi assicurarono che una causa potente e straordinaria di danno ai lavori sia la quantità straordinaria ed eccezionale della pioggia e della neve caduta in quest'anno, ed una causa più permanente sia l'instabilità naturale dei terreni. Perciocchè a piè di quel versante degli Apennini che inchina verso l'Adriatico, v'ha un altipiano il quale si distingue in tre strati, il primo di terra coltivabile, il secondo quasi interamente di tufo arenaceo, o del così detto *puddingo*, e al disotto uno strato profondissimo d'argilla.

Da questo altipiano al mare hanno una frana che partecipa della natura dei due primi strati e si distende sul terzo.

Il tracciato della ferrovia giace per intero su questo scoscendimento, il quale è instabilissimo, atteso lo strato d'argilla sottostante. In quest'anno l'infiltramento delle grandi piogge avendo renduto anche più del solito instabile questo strato, produsse smuovimenti tali del terreno, che dopo l'inaugurazione, non si poté più aprire al pubblico la ferrovia che sopra vi si stende.

Mi è stato anche assicurato che i guasti che hanno impedita l'apertura della strada sono avvenuti indistintamente sopra ogni qualità di lavori, vale a dire sopra quei lavori nei quali influisce grandemente il modo onde sono costruiti, cioè sui ponti e sulle gallerie; non che sopra i lavori che sono indipendenti affatto dalla maggiore o minore intelligenza o accuratezza dell'esecuzione, perchè non possono essere che eseguiti ad un modo solo, come sono i semplici tagli di terreno, detti trincee.

Lunghi tratti di via, mi si disse, sono danneggiati appunto perchè queste trincee si sono smosse in vari modi. Tale smovimento non potendo derivare dal modo dell'esecuzione dei lavori, si confermerebbe che sono una conseguenza delle condizioni naturali dei luoghi e della caduta straordinaria della pioggia e della neve.

Ma ho domandato a me medesimo, non ostante queste condizioni naturali, possiamo noi affermare che tutti i guasti indistintamente dipendano da esse?

Non dissimulo che mi è sorto un grave dubbio, che almeno in parte questi guasti abbiano a ripetersi da qualche altra cagione.

E per vero ho da indicazioni private raccolto un fatto, che domando al signor Ministro se sia esatto, cioè, che sia crollato un ponte sopra il torrente Sinello, volgarmente detto Asinello, e che questo ponte sia principalmente crollato per difetto di buone fondamenta.

Ecco dunque un caso che sarebbe indipendente dalle condizioni naturali del luogo.

Ma mi pare che questa discussione, per essere proficua, debba anche condurre a formarci un'idea distinta di quella parte di guasti, che può essere dovuta, se non alle condizioni naturali dei luoghi, almeno alle condizioni dei tempi, in cui i lavori sono stati fatti, per ben determinare se ve ne ha alcuna parte che sia da imputare all'incuria ed alla colpa di chi li fece. In tal modo riducendo questa alla vera sua misura, e distinguendo la colpa di chi faceva que' lavori precedentemente alla formazione degli ultimi concessionarii, o per iscusarla a cagione delle difficoltà dei tempi o per rimpiangerla tardivamente dalla colpa di coloro che attesero a compiere que' lavori e che hanno a farne di molti altri, possiamo rafforzare l'autorità del Ministero nel correggere il mal fatto, e soprattutto nel trovar modo di evitare che da oggi in poi si rinnovino simili inconvenienti.

Tutti rammentiamo che fatta la prima concessione al Talabot, il Governo fu costretto da quelle, che chiamava poc' anzi condizioni dei tempi, ad invitare il Talabot a metter mano ai lavori sul semplice tracciato della ferrovia, ed anche prima che questo tracciato fosse bene e ponderatamente esaminato. Non dico con ciò che il Governo abbia fatto male. Certamente codesti lavori, fatti sopra un tracciato poco attentamente ancora studiato nei suoi particolari, non solo non potevano essere perfetti, ma neppur tali quali con minor impegno avrebbero potuto farsi in migliori condizioni di tempo e con più ponderata preparazione.

Intanto il Talabot per eseguire questi lavori concluse due appalti, ed egli aveva la facoltà di conchiuderli, perchè era concessionario del Governo. Questi appalti comprendevano la costruzione dell'intera linea da Ortona sino a Foggia, la quale fu perciò divisa in due sezioni.

Quando il Talabot più tardi disdisse la sua concessione, e questa sua disdetta fu certo una delle più gravi cause di tutti gl' inconvenienti che si sono poi

avverati, il Governo fu costretto a rispettare gli appalti che egli aveva in tempo debito conchiusi come concessionario.

Fece quindi il Governo continuare i lavori da quei medesimi appaltatori che gli avevano già impresi; ed anche in ciò fece bene; avvegnachè meglio che interrompere l'opera valeva proseguirla e farla poi correggere ed emendare se ve ne fosse uopo, essendo di interesse urgente il compimento di quella linea, e conforme a' principii di buona politica il provare a quella popolazione che il Governo aveva in ogni modo fermo proponimento di compierla.

Gli stessi appaltatori dunque continuarono i lavori di costruzione, i quali erano abbastanza inoltrati, anzi mi si dice, quasi giunti a metà, quando ottenne la concessione l'ultima società concessionaria (che s'intitola dal conte Bastogi). Essa pure dovette accettare gli stessi appaltatori, che erano stati accettati dal Governo, e che avevano cominciati i lavori a tempo del Talabot.

Ho cercato quindi di informarmi su quali punti precisamente si siano verificati i guasti che hanno impedita l'apertura della linea, cioè se sopra punti dove erano soltanto lavori eseguiti sotto la presente società, o sopra punti dove erano lavori precedentemente fatti dagl'imprenditori a tempo del Talabot o per conto diretto del Governo. Di fatto comprende il Senato che se i guasti non derivaessero dalla condizione de' luoghi o da altre cause generali, ma da incuria o colpa specialmente della presente società, avrebbero dovuto principalmente avvenire sui lavori fatti dopo l'ultima concessione. Se le mie informazioni sono esatte, ed anche in ciò io prego il signor Ministro rispondendo di illuminarci, pare che sia certo che i guasti siano indistintamente avvenuti sopra i lavori eseguiti e prima e dopo della concessione Bastogi.

Difatti la costruzione del ponte sull'Asinello, di cui parlavo poc' anzi, era già dagli appaltatori del Talabot cominciata e quasi compiuta prima che la presente società concessionaria fosse costituita. Sicchè non potrebb'essere sua la colpa se crollò a causa di cattive fondamenta; e così ancora la costruzione della galleria di Acquaviva, che è un'altro punto il quale è stato soggetto ultimamente a considerevoli guasti, è opera che in parte precede ed in parte segue l'ultima concessione.

Se così è, mi pare che l'onorevole signor Ministro rispondendo potrà farci meglio comprendere quanta parte di danno si debba alle condizioni naturali dei luoghi, e per questa noi lo esorteremo a far ricercare agli intraprenditori e ad inculcare alla società, col suo consiglio autorevole, più come ingegnere di primo ordine, che come Ministro, tutti quei mezzi tecnici che sono i più acconci a riparare al più presto che sia possibile ai guasti indipendenti dalla volontà dell'uomo.

Quanto agli altri potrà egli farci intendere qual parte sia dovuta alle condizioni dei tempi (tra le quali è an-

che, a mio credere, il brigantaggio) che hanno influito sulla qualità dei lavori dal giorno della concessione del Talabot sino ad oggi, per distinguera dall'altra parte, se pur ve ne ha, che per avventura possa dipendere o dalla mala volontà degli intraprenditori o dall'incuria e dall'imperizia della presente società concessionaria.

Quando sarà ben definito questo punto, la discussione di quest'oggi avrà data molto maggiore autorità al potere esecutivo che non abbia per sua propria iniziativa, per costringere imprenditori e società a fare il debito loro, se mai nol facessero, e per applicare loro, se ne è d'uopo, le penalità che sono stabilite nella convenzione.

In ogni modo le mie considerazioni tendono altresì ad evitare che s'imputino agli appaltatori o alla società tutti quegli inconvenienti che sono indipendenti dalla volontà loro o da loro negligenza, anche quando non potessero essere interamente giustificati. Perciocchè l'esperienza mi ha dimostrato che quando si esagerano le colpe, facilmente gli incolpati si scusano, e dimostrando che nella imputazione vi è una parte che fu ingiustamente loro attribuita, fanno facilmente passare inosservata quella di cui essi debbono realmente rispondere.

Senatore **Vacca**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

Senatore **Vacca**. Pregherei la cortesia del Senato a permettermi di riparare ad un'omissione, e compiere il mio discorso con alcune domande formulate, imperocchè io credo che in argomento sì grave sia utile formulare le domande che intendo rivolgere al signor Ministro dei Lavori Pubblici.

Le domande adunque sono formulate così:

1. Qual è lo stato dei lavori ferroviarii nelle provincie napoletane e siciliane, e se abbiasi, nello stato presente dei lavori in corso, fondamento a sperare che si possano condurre a compimento nei termini stabiliti.

2. Quali siano le guarentigie per la buona costruzione e pel celere esequimento delle opere ferroviarie e se il Consiglio di amministrazione non lasci nulla a desiderare quanto ai suoi doveri di vigilanza.

3. Se il concessionario siasi o no conformato esattamente agli obblighi assunti da esso lui col contratto, e segnatamente se abbia adempiuti gli obblighi stipulati cogli articoli 2 e 11 della convenzione, e 37 del capitolato; ed ove non gli abbia adempiuti, se il Governo abbia rigorosamente applicata la sanzione contemplata nell'articolo 9 del capitolato, cioè la diminuzione corrispondente della garanzia.

Senatore **Martinengo Leopardi**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola il signor Ministro dei Lavori Pubblici.

**Ministro dei Lavori Pubblici**. La cedo al Senatore **Martinengo**.

Senatore **Martinengo Leopardi**. Domanderei al signor Ministro qualche schiarimento sovra un'altra ferrovia compresa nella concessione delle ferrovie meridionali, quella cioè da Brescia a Cremona.

È vivissimo desiderio di quelle nostre provincie di avere questo tronco di ferrovia, la cui esecuzione è in sospeso per la questione che verte tra l'impresa delle strade ferrate meridionali e quella delle strade ferrate lombarde. Sarei grato al signor Ministro, se nella sua risposta volesse dare un cenno anche al riguardo di quel tronco di ferrovia.

**Ministro dei Lavori Pubblici**. Se il Senato mi permette, prima di parlare delle ferrovie meridionali, che furono l'oggetto principale delle interpellanze degli onorevoli Senatori Vacca e Scialoja, darò breve risposta al Senatore **Martinengo**, che ha colto questa occasione per chiedere notizie della costruzione della ferrovia da Pavia a Brescia e Cremona, ferrovia che fa anche parte della concessione della Società Bastogi.

Alcuni giorni sono venne fatta nell'altro ramo del Parlamento una interpellanza allo stesso riguardo, ed allora ho dato ampie spiegazioni, dimostrando che se fin ora sgraziatamente questa linea non fu principata, deve attribuirsi alla incertezza ed alla oscurità del contratto, per cui si è dovuto ricorrere ai tribunali; ed ognuno sa che quando le cause sono portate innanzi ai tribunali, non è possibile di condurle con quella rapidità che è desiderata specialmente riguardo ai lavori pubblici.

Tuttavia dopo molte peripezie siamo giunti al punto di poter proporre alla due società, le quali si contendono una parte del sussidio di 20 milioni concesso alla Società Bastogi, siamo, dico, giunti al punto di poter fare le dichiarazioni volute da un'ultima sentenza per stabilire il riparto. Se questo riparto non sarà accettato dalle Società, il tribunale competente scioglierà la questione. A comprendere l'importanza della medesima, il Senato ricordi come la Società Lombarda ha in seguito alla sua convenzione un diritto di prelazione sopra tutte le strade che debbono essere costrutte in Lombardia; e siccome la linea Pavia-Brescia-Cremona cade anche sotto l'impero di questa convenzione, la Società Lombarda può assumerne la costruzione e l'esercizio. Ora dall'atto di concessione non risultavano in modo ineccepibile le condizioni inerenti specialmente a questa linea, e lo stabilirle è appunto lo scopo della lite iniziata e delle trattative pendenti. Parmi però che le cose siano condotte a tal punto, da indurne nel Governo la fiducia che fra breve si possa dar mano alla costruzione di questa strada.

Vengo ora alle strade ferrate meridionali ed alle sicule; ma debbo prima di tutto ringraziare l'onorevole Senatore **Vacca** di avermi data occasione di francamente esporre la condizione delle cose.

Io capisco che debba esservi grandissima impazienza in quelle popolazioni di vedersi dotate di quella rete



ferroviaria, la quale formò oggetto di una convenzione, ai termini della quale essa avrebbe dovuto già essere in gran parte eseguita. Ma spero di dimostrare al Senato che se queste condizioni di tempo non furono adempiute, ciò vuoi attribuire a ragioni, alcune delle quali sono dovute alla natura dei luoghi, ed altre alle circostanze eccezionali in cui si trovano quei paesi.

Non voglio qui giustificare interamente la Società, nei suoi primordi, e tanto meno le imprese, le quali sono impegnate a questi lavori, perchè ammetto che quando essi vennero iniziati, non lo furono con l'alacrità necessaria e che si poteva pretendere. Ma in omaggio al vero debbesi altresì riconoscere che la società attuale ha dato prove di maggiore energia, che in molti casi non ha badato a spese per vincere serie difficoltà e son di più persuaso che col progredire del tempo e dei lavori mostrerà al paese che sa compiere tutti i suoi doveri; e verranno così sciolti i dubbi che possono ancora esistere circa gli intendimenti del Governo di far condurre a compimento tali lavori, e si tranquilleranno gli animi, vedendo che in un avvenire non lontano il gran problema della rete delle ferrovie meridionali sarà risolto.

Il Senatore Vacca ha fatta la storia delle molte peripezie subite dalla concessione delle strade ferrate meridionali; non entrerà in discussione a tale riguardo, non parlerò neppure delle varie condizioni che furono da lui criticate nella convenzione di cui si tratta, solo posso dire che il Governo ora indirizza le sue cure più efficaci non solo a migliorare le costruzioni ferroviarie, ma anche le convenzioni relative, e che se egli potrà cogliere l'occasione di modificare queste stesse convenzioni e di togliere gli sconci che sgraziatamente vi esistono, esso certamente non mancherà di farlo.

Una delle condizioni che si possono più giustamente lamentare, non v'ha dubbio, è quella che fissa la garanzia alle Società meridionali, nel prodotto lordo di 29, m lire al chilometro. Il modo con cui questo è dato, le circostanze in cui queste strade debbono esercitarsi, fanno sì che, ove la Società non fosse animata dal desiderio sincero di servire il paese, avrebbe interesse a fare sì che il movimento della ferrovia andasse scemando anzichè aumentando.

Ma amo credere che quantunque fosse mantenuta integralmente siffatta condizione, la Società tuttavia avrebbe troppo sentimento del proprio dovere per non abusarne.

Ora, Signori, verrò ad alcuni particolari sopra le varie fasi subite dalla convenzione delle strade ferrate meridionali.

E qui bisogna distinguere due linee principali:

La prima è quella che va da Ancona a Pescara a Foggia, e si estende fino all'estremità d'Italia.

L'altra linea che congiungerà Napoli con Foggia per Salerno, Eboli.

Vi è poi l'altra linea che deve traversare l'Appen-

nino, cioè quella che da Pescara è diretta a Caprano.

Parlerò anzi tutto della linea da Ancona a Pescara e del suo prolungamento sino a Foggia ed oltre.

Voi sapete, o Signori, che nella metà dello scorso anno fu aperta la linea da Ancona fino a Pescara, e quindi nel mese di novembre fu inaugurato il tronco da Ortona a Foggia.

Quando venne fatta questa inaugurazione, il Governo non ha creduto mai che immediatamente dopo quell'apertura la linea potesse darsi all'esercizio, poichè ben sapeva che per diverse circostanze, ora inutili a ricordare, essa non era interamente terminata, e che vi erano alcune opere provvisorie, ed altre che era necessario ultimare; in una parola, che la linea non si sarebbe potuta aprire all'esercizio se non 15 giorni od un mese dopo l'inaugurazione, giacchè i lavori, anche quelli provvisorii, erano condotti a tale stato di solidità che qualora il bel tempo fosse perdurato e non fossero state anzi nel modo che si sa, danneggiate le opere esistenti, si sarebbe potuto ultimare gli altri lavori necessari e la strada si sarebbe potuto aprire alla circolazione.

E qui mi è forza non accettare una parola che fu pronunciata e colla quale si diceva che il Governo avesse voluto fare una fantasmagoria. Ciò non è vero.

Il Re aveva creduto di dover visitare quelle provincie che da lungo tempo non avevano veduto verun sovrano. Ora l'unico mezzo di andare rapidamente e sicuramente in quelle provincie era la strada ferrata, perchè è bene che si sappia che da Ortona per andare a Termoli non esiste strada veruna, di guisa che è impossibile ad un carro e forse anche difficile ad un cavallo di potervi transitare.

Il primo passo da farsi era dunque di superare questo spazio mediante una ferrovia; e ciò si è ottenuto, e si è veduto quel paese traversato dalla locomotiva dove mai vettura ordinaria era stata veduta. Fu questo un gran fatto, e non una fantasmagoria.

Se poi arrivarono ritardi nell'apertura devono questi attribuirsi a circostanze straordinarie che ognuno può rammentare e le quali io pure accennerò.

Ma prima d'entrare nei particolari risponderò all'interpellanza speciale dell'onorevole Scialoja e soddisferò in tal modo anche una parte delle domande dell'onorevole Vacca.

È bene di sapere come è costituito il terreno da Ortona a Termoli tratto nel quale vi è la massima difficoltà come bene diceva il signor Senatore Scialoja. Colà il terreno si compone di tre strati. Il primo di terra vegetabile che ha una grossezza variabile da un metro a due o tre metri, il secondo di un metro di tufo-arenaceo che si estende dagli 8 ai 10 metri, e di un terzo strato infine di argilla bigia che si protende anche nel mare. Si è osservato che in tutte quelle colline, le quali scendono al mare, sono continui gli scoscendimenti, sicchè è facile prevedere che quando si

fosse venuto a stabilire nuove opere in questa regione, alcuni sconcerti si sarebbero manifestati, ma non certamente come quelli che avvennero ed oltrepassarono tutto quanto si poteva aspettare.

E questo è dovuto specialmente alla stagione perversa che durò tanto tempo, per cui la gran quantità di acqua e di neve caduta imbibendo la terra fece che tutto questo terreno franoso si riducesse quasi in melma, e così tutte le opere che vi erano stabilite fossero in gran parte sconvolte.

Darò al Senato alcuni cenni sopra questi fatti onde abbia idea della natura delle difficoltà che si incontrano.

Alla distanza di otto chilometri da Ortona, dove la strada si esercita regolarmente, v'è la galleria di Acquaviva. Questa era quasi ultimata quando si fece l'inaugurazione, e si sperava che in 15 giorni essa avrebbe potuto essere del tutto compiuta; ma vennero le piogge, ed allora il rivestimento di quella galleria non potè resistere all'enorme peso della terra, la quale inzuppata di acqua, esercitò sopra la galleria una pressione tale che essa ne fu completamente schiacciata, e per conseguenze si dovette nuovamente procedere alla ricostruzione di essa, rinnovando l'involucro di questa specie di tubo in modo che potesse resistere efficacemente, ove si ripetessero le medesime intemperie.

Permettetemi, o Signori, che accenni pure in breve in che consista il rivestimento di una galleria; quando una galleria è praticata in una montagna, in alcuni casi basta un rivestimento di poca grossezza per poter resistere al peso che le sovrasta, poichè non è mai tutta la montagna o collina che venga a premere sopra al rivestimento della galleria, ma le varie parti della montagna o collina si sostengono a vicenda a causa del contrasto che l'una e l'altra oppongono. di guisa che ordinariamente solo una piccola parte del terreno soprastante alla galleria veramente si appoggia sopra di essa. Ma quando i terreni sono argillosi o si lasciano sciogliere dalle acque, allora perdono in gran parte la loro coesione e formando una massa semiliquida agiscono per tutto il peso corrispondente all'altezza sovrastante alla galleria. Le dimensioni ordinarie che si danno alle gallerie non sono allora bastanti e bisogna che eccedano di molto per dare loro una solidità sufficiente a resistere.

Quello che è accaduto ad Acquaviva è anche avvenuto in altre località.

Alla distanza di circa 14 chilometri da Ortona v'ha una trincea.

Ebbene avvenne qui un fenomeno singolare. La terra si è sollevata di parecchi metri sopra il suolo primitivamente stabilito e quindi tutte le zone laterali si sono abbassate così che si dovette aspettare che il terreno riacquistasse il dovuto assodamento.

Il ponte poi dell'Asinello, citato dal Senatore Scialoja, venne infatti portato via dalle acque, e ciò deve attri-

buirsi alla cattiva sua costruzione e la cattiva costruzione alla poca vigilanza. Ma quelli che erano incaricati di invigilare vennero a giustificarsi, attribuendo al brigantaggio che inferiva in quelle località la cagione della poca vigilanza dei lavori, i quali perciò furono dati a cottimo, e per conseguenza fatti presto e colla minor spesa possibile.

Ho spiegato i motivi di questa poca vigilanza senza voler però pienamente giustificarla. Dopo il ponte dell'Asinello s'incontra un'altra trincea i cui scoscendimenti furono tali che si dovette fare una variante di circa 700 metri, e questa fu già ultimata e la locomotiva ora la percorre.

Al Vignolo, distante da Vasto otto chilometri circa, l'argine della strada si approfondì sotto il suolo che lo sosteneva, camminando in pari tempo verso il mare, vicino. Ivi s'incontra un'altro fenomeno singolare: l'argine riposa sopra un banco d'argilla il quale si approfonda sotto il livello del mare; or bene, a misura che si alza l'argine per mantenerlo al suo livello si vede sorgere dalle acque del mare, alla distanza di oltre 100 metri dall'argine, il banco d'argilla preaccennato.

Ho accennato qui ai principali guasti ed ai fenomeni accaduti sopra queste strade, e come ben vedesi tali guasti sono dovuti alla qualità del terreno, e furono resi molto più gravi da circostanze eccezionali di stagione, di guisa che il terreno non potè consolidarsi.

Tuttavia, malgrado le dette difficoltà, sono quasi sicuro, dietro i rapporti pervenutimi, che nel prossimo marzo la strada sarà definitivamente aperta alla circolazione. Aggiungo poi che quand'anche al presente la strada potesse già essere percorsa con sicurezza dalle locomotive, il Ministero non lo permetterebbe perchè è necessario aspettare le prove del cattivo tempo e delle piogge.

Passate queste, che spero di poca durata, i lavori che si sono eseguiti, attualmente avranno solidità bastevole per poter durare, e intanto nella bella stagione si procurerà di eseguire gli altri lavori di consolidamento onde assicurare per quanto sarà possibile opere di questa natura ed impedire che nel prossimo inverno si rinnovino sconcerti simili, perchè io ho ferma fiducia nell'opera dell'ingegnere capo della società il signor commendatore Grattoni, il quale ha spiegato nell'attuazione dei lavori di questa ferrovia un'attività ed intelligenza al di sopra di ogni elogio, ed attualmente ancora dimostra, sì nella direzione dei lavori che nei concetti di consolidamento di essere uomo di forte ingegno, e di tale attività che non si potrebbe desiderare maggiore, ed io vo lieto di potergli rendere ora i dovuti elogi.

Coi mezzi adunque che questo ingegnere propone senza guardare a spesa, si potrà rendere discretamente solida la strada da Ortona a Foggia.

D'altronde, Signori, non bisogna troppo maravigliarsi di questi fatti, noi ne abbiamo avuto qui in Piemonte

dei consimili; ci basti ricordare il tratto di S. Paolo nel tronco da Villanova a S. Damiano d'Asti. Questo fu per sei anni la tribolazione del nostro collega Senatore Paleocapa, e non vi sono cose che non si sieno dette e contro Paleocapa e contro l'altro nostro collega commendatore Bona circa questo passaggio di S. Paolo, eppure se non vi fosse altro, si dovrebbe lodare in questi uomini la perseveranza con cui continuarono per consolidare il terreno, perchè la loro perseveranza fu infine coronata da successo, ed attualmente vi si passa con tutta sicurezza. Tuttavia, malgrado quanto si è fatto, avvengono ancora interruzioni, motivo per cui si è dovuto conservare una strada provvisoria, la quale viene adoperata quando nuovi scoscendimenti si manifestano. Ora, se per sei anni si è dovuto sempre pensare a consolidare il tratto di S. Paolo, non potrà succedere lo stesso in riguardo ad un tronco molto più lungo quale è quello di cui si tratta che è della lunghezza, credo, di 150 chilometri?

Epperò io stimo opportuno di dover prevenire fin d'ora i signori Senatori delle provincie meridionali che forse nuovi sconcerti possono succedere, ma spero anche saranno di poca entità, perchè i lavori vengono condotti in modo che quelli si possono immediatamente riparare.

Ad ogni modo il Governo farà che si costruiscano strade laterali, onde avvenendo qualche accidente sulla ferrovia principale, si possa aver modo di supplire all'interruzione, congiungendo in modo provvisorio, i due capi.

Ho parlato delle difficoltà derivanti dalla natura del suolo, dei luoghi attraversati dalla linea da Ortona a Foggia. Ma vi sono difficoltà d'un altro ordine, di natura diversa, che si estendono non solo a questa linea, ma a quasi tutte le altre che si eseguiscano nelle provincie meridionali: vi sono difficoltà dovute allo stato morale presente di quelle popolazioni.

Certamente il brigantaggio è stato un gravissimo ostacolo: tutti gl'ingegneri erano obbligati a farsi accompagnare dalle truppe, onde poter attendere alle loro operazioni.

Ed è evidente che quando gl'ingegneri sono obbligati di ricorrere a questi mezzi è impossibile richiedere da essi, non dirò quella operosità, ma quella rapidità di esecuzione che si potrebbe attendere.

L'altra difficoltà è, che in quelle località mancano frequentemente gli operai: per esempio, in Foggia quando imperversò quel tempo inclementissimo, anche gli operai del paese non si presentavano pei lavori, e si capisce il perchè: sono mal riparati d'abiti, e non potevano certamente venire da grandi distanze.

Di più vi sono difficoltà che s'incontrano perfino nei funzionari locali.

Citerò l'esempio di un giudice di mandamento, che ordinò la sospensione dei lavori per alcune questioni legali, quello di un altro funzionario pubblico che si

opponeva all'esecuzione dei lavori e che venne destituito per dare un esempio in quei paesi.

Vi è poi un altro ostacolo che ritarda grandemente i lavori, e contro cui è impossibile lottare.

Voi sapete, o Signori, che i progetti delle ferrovie debbono essere compilati per cura della Società: la Società manda i primi progetti di massima: appena sono essi pervenuti al Ministero, e mentre esso sta deliberando sul tracciato definitivo gli pervengono immediatamente i reclami dei varii paesi lungo i quali la linea deve passare, e coloro che conoscono questi paesi, specialmente al di là di Foggia, sanno che vi ha in tutta la Puglia una pianura immensa, che si estende fino al mare, nella quale tutte le principali città si trovano collocate in altura ad una certa distanza dal mare.

Ora non vi è città la quale non domandi, che la strada ferrata passi o nel paese, o in vicinanza. Quindi le domande dei municipii sono sempre appoggiate da Deputati o da Senatori, e perciò non si può a meno di prenderle in considerazione: si mandano allora ingegneri sui luoghi per vedere se sono giuste le domande, perchè altrimenti vengono le petizioni, dopo le interpellanze, e indi un ritardo maggiore nei lavori.

Per esempio, la linea da Bari a Brindisi non ha potuto essere fin qui terminata, perchè vi sono varie città che domandano che la linea passi in loro vicinanza.

Ora, siccome vi sono progetti già bene studiati, i quali si allontanano da questa città, è necessario, per dare una soddisfazione a quei luoghi, di studiare nuovamente, epperò è impossibile nemmeno di stabilire i progetti colla rapidità desiderabile.

Malgrado tutti questi incagli, io posso dare al Senato un cenno dei lavori che sono già approvati, di quelli che sono in corso di esecuzione, e vedrà, che nonostante tutte le difficoltà cui ho accennato, tuttavia qualche cosa si è fatto.

Non parlo del tronco da Ancona ad Ortona, il quale è già in esercizio, non parlerò del tronco al di là di Salerno che va fino a Eboli. Ho già detto che quello da Ortona fino a Foggia sarebbe molto probabilmente aperto ed in esercizio nel mese di marzo.

Inquanto al tratto da Foggia per andare fino a Barletta credo lo sarà nel mese di maggio o giugno prossimo.

Per ultimo la linea da Barletta a Bari ed a Brindisi, ne ho la speranza e l'assicurazione più positiva per parte degli ingegneri, sarà aperta entro l'anno corrente. Per cui dunque la linea dal piè delle Alpi sino al punto estremo dell'Adriatico verrà aperta nel 1865.

Non crediate però, o Signori, che siasi fatto poco; basta rammentare che le linee affidate al conte Bastogi, e che entro quest'anno saranno aperte nelle provincie meridionali, avranno uno sviluppo di 578 chilometri, e tutto questo si sarà fatto in meno di 3 anni.

Debbo qui rammentare che la linea da Torino a Genova, la quale non ha che 160 chilometri di lunghezza, fatta in un paese dove erano ingegneri, dove erano

materiali, e dove si trovavano lavoranti in abbondanza, dove non sono in una parola tutte le difficoltà che ho accennato, ha costato più di sei anni di lavoro.

Ora noi in meno di due anni e mezzo avremmo aperto in quelle provincie 578 chilometri di strade ferrate. Certamente io non voglio dire che con ciò si sia adempiuto completamente l'articolo 2 della convenzione, il quale porta termini molto più brevi al compimento di tutte queste linee. Per esempio la linea da Foggia a Barletta avrebbe dovuto essere aperta al primo gennaio 1864, e non lo sarà che fra tre mesi, e così di altre. Io non voglio, dico, scusare qui la Società dei ritardi che forse vi ha messi, ma da quanto ho detto si vede che quantunque i termini non siano osservati, però si è fatto molto.

Debbo poi anche notare che questi termini forse sono troppo ristretti, poichè la compilazione della convenzione fu fatta assai prima che la legge fosse votata, così che tra quella e la legge è trascorso un certo tempo che almeno in via d'equità bisognerebbe aggiungere al termine in essa fissato. Ma qui, ripeto, non voglio giustificare alcuno, perchè queste cose sono oggetto di serio esame, e specialmente rispetto alla Società; solo piacemi ripetere che, malgrado i tanti sciacoli, si ha la certezza che alla fine dell'anno si avranno nelle provincie meridionali 578 chilometri di strade ferrate.

Prima di venire a discorrere della linea, parlerò del progetto da Brindisi a Lecce e Otranto.

Questo progetto venne allestito, ma non è ancora approvato, poichè ho creduto dover mandare in quelle provincie il nuovo Commissario regio, il signor ispettore Rovere, uomo distintissimo e molto esperto in fatto di strade ferrate, ed il Ministero ha dato a quel distinto personaggio tutta l'autorità possibile onde sciogliere sui luoghi stessi le difficoltà di tracciato che si possano incontrare affinchè non vi sia il minimo indugio nell'approvazione dei progetti, e la società sia abilitata a cominciare i lavori immediatamente.

In quanto al tronco poi che da Bari si distende verso Taranto, una parte dei progetti venne già approvata, ed i lavori furono già avanzati tra Taranto e Massafra.

Ma qui anche incontrammo difficoltà e terreni consimili a quelli che ho accennati, e sarà probabilmente necessario cambiare il tracciato, e questo si farà di comune accordo colle due società Meridionale e Calabro-Sicula.

Viene ora la linea che ho sopra accennato, da Salerno per Eboli, e Conza a Foggia.

Tutti sanno che la strada attuale di Napoli si estende sino a Vietri, e che a Vietri vi è un'interruzione sino alla stazione di Pastena che si trova al di là di Salerno. Quindi da quella stazione si riprende la strada ferrata, che si prolunga sino ad Eboli. Qui vi furono pure difficoltà della natura di quelle accennate prece-

dentemente; venne cioè stabilito dalla società un tracciato che fu subito oppugnato dalla città di Salerno, per cui venne in Torino una deputazione, e dovetti poi recarmi io stesso sul luogo, dove sciolsi ogni difficoltà, e la linea è attualmente determinata; ma siccome vi è una galleria a farsi da Vietri a Salerno, così vi vorrà qualche tempo prima che questo tronco sia ultimato, ed intanto al di là di Eboli si potrà andare sino a Conza, essendo già il progetto approvato, ed avendo la speranza che tra poco i lavori saranno principati.

Lo stesso dicasi dall'altra parte da Foggia ad Ascoli, i cui progetti sono già in buon punto ed in parte approvati; ma qui è la traversata dell'Appennino, dove devesi fare la galleria di Conza, per la quale si presentano così grandi difficoltà, da quanto mi consta dai rapporti, e di natura tale, da far pensare seriamente al modo di eseguire quelle opere si che il Ministero prima di dare la sua approvazione volle essere più precisamente informato per mezzo di un esame locale, che si farà tostochè il tempo e le circostanze lo permetteranno, locchè spero sarà fra poco; il Ministero però ha l'idea fissata sopra la possibilità e la convenienza di eseguire questo passaggio.

Ma la linea più importante è quella che da Eboli si estende fino a Contursi.

Io ricorderò che la linea che deve attraversare la Basilicata lungo il corso del Basento, e che appartiene alle Calabro Sicule, viene a congiungersi colla linea di Napoli nel punto di Contursi, il quale è uno dei più essenziali, e qualunque abbia ad essere la sorte della linea di Cosenza, a Contursi si dovrà arrivare, giacchè è a Contursi che deve passare la linea che seguirà la Basilicata.

Vi è poi un'altra linea molto importante, cui accennava l'onorevole Senatore Vacca, che è quella da Pescara a Napoli per andare a Ceprano attraverso all'Appennino; e qui vi sono altre difficoltà, poichè i cittadini di Chieti vogliono che si passi in vicinanza della città, e tutti sanno che Chieti è collocato sopra una altura.

A questo riguardo si sono già fatti studi per verificare se ciò era possibile, e si continuano; ma finora il Ministero non ha ricevuto che il progetto da Pescara a Popoli, ma quello al di là di Popoli attraverso l'Appennino non è ancor giunto, e ciò l'attribuisco alle grandi difficoltà che questo passaggio presenta, per poter fare il quale bisogna portarsi ad una elevatezza di 1500 e più metri sopra il livello del mare, per cui questo diventerebbe quasi un passaggio delle Alpi e non più dell'Appennino. Comunque sonvi difficoltà enormi, su cui il Ministero fa seri studi e rivolge tutta la sua attenzione.

Il Ministero dunque non ha nulla trascurato nello esame di queste linee per soddisfare ai desiderii delle popolazioni meridionali, ed io spero che se il Governo sarà anche secondato dalla Società, potrà presentare al

Parlamento una sistemazione di quella rete, la quale corrisponda a tutte le esigenze di quelle popolazioni e nello stesso tempo agli interessi generali dello Stato.

Ma mi permetterà il Senato di non addurre maggiori particolari a questo riguardo. Prima di entrare a parlare delle Calabro-Sicule farò ancora un'osservazione. Venne in generale censurato il tracciato della ferrovia Foggia-Ortona, il Ministero ha voluto anche vedere fino a qual punto fossero le censure giuste, ed ho l'onore di assicurare il Senato che dai nuovi studi fatti risultò che nessun altro tracciato si presentava più adatto di quello che venne scelto.

Ora dirò delle Calabro-Sicule e darò alcuni ragguagli sopra le condizioni di queste ferrovie. Debbo rammentare al Senato come la costruzione delle linee Calabro-Sicule fosse affidata alla Società Adami con un contratto la cui esecuzione presentava moltissime difficoltà, per cui si richiedeva un tempo immenso per poter allestire il progetto, un tempo immenso per farlo eseguire, e non si aveva la prospettiva di vedere ultimata questa rete se non in un'epoca molto remota; è questa circostanza che indusse il Ministero a fare un nuovo contratto col signor Lafitte a nome della Società Vittorio Emanuele, mercè il quale era annullata la convenzione Adami; la ferrovia Vittorio Emanuele nel territorio piemontese veniva ceduta allo Stato, e il signor Lafitte diventava concessionario delle linee Calabro-Sicule.

All'epoca in cui fu fatta questa concessione era già aperta all'esercizio la linea da Palermo a Bagheria per una lunghezza di 13 chilometri.

Questo veramente non fu che un primo saggio di strade ferrate per mostrare alla Sicilia i positivi intendimenti del Governo i cui sforzi non si limitarono però a questo piccolo tronco, perchè contemporaneamente si erano iniziati i lavori nella direzione di Termini per arrivarvi al più presto possibile. Ora, dietro gli ultimi rapporti, ho la speranza, anzi la certezza, che nei primi giorni di maggio il tronco da Palermo a Trabia sarà aperto, e che entro sei o sette mesi la linea da Palermo a Termini, la più importante, sarà egualmente terminata, soddisfacendo così ai vivissimi desideri ed agli interessi di quelle popolazioni. E qui io non debbo nè anche tacere le difficoltà locali che si incontrarono; specialmente per la mancanza di lavoranti adatti e disposti ad intraprendere i lavori in galleria; furono perciò chiamati dalle provincie settentrionali 800 lavoranti i quali sono veduti da quelle popolazioni con una certa aria di diffidenza. Fortunatamente anche queste difficoltà si vanno superando, ed i lavori progrediranno con tanta alacrità da persuadere quelle provincie col fatto dei vantaggi che esse debbono trarre da queste cure del Governo nazionale.

Fra le altre linee, che costituiscono la rete Calabro-Sicula, il tronco da Termini a Catania presenta la massima difficoltà a causa del doppio passaggio dell'Appendino. Ebbene vi è una squadra di ingegneri, la

quale si trova attualmente sul fiume Torto e che attende alla pronta compilazione dei progetti definitivi.

E mi fa d'uopo avvertire che durante la concessione Adami e durante le trattative col signor Lafitte il Governo aveva fatto eseguire sotto la direzione di un distinto ingegnere tutti i progetti di massima di questa strada; progetti elaborati con molta cura e che servono, dirò, di base sicura ai lavori definitivi della Società ed alle risoluzioni del Ministero. Io ho avuto il piacere di sentire gli ingegneri della Società a dichiarare che poco vi era da mutare in questi progetti di massima, che il Governo loro trasmetteva. Per la linea da Messina a Siracusa alcune opere già vennero autorizzate, onde potere anche sulla medesima principiare i lavori. Il progetto intanto da Messina fino a Giardini è ultimato, e spero che fra pochi giorni sarà approvato.

Quello pel tronco da Giardini a Catania sarà trasmesso fra breve dalla Società, e tosto giunto, ove non presenti difficoltà, come io spero, sarà approvato. La Società ha già in pronto 1500 vagoni per trasporti di terra. Ha inoltre operai, ingegneri e tutto il materiale desiderabile per potere attivare i lavori tosto che il Ministero abbia definitivamente approvato i tracciatif.

Si studia egualmente la linea da Catania a Siracusa da alcune squadre d'ingegneri, i quali ora lavorano sul terreno. Dirò lo stesso per la diramazione da Girgenti e per quella di Licata.

Nelle Calabrie poi il tronco da Reggio a Lazzaro di circa 16 chilometri potrà essere aperto al pubblico nel mese di maggio.

Intanto gli studi si fanno lungo la linea del mar Ionio, e vi sono degl'ingegneri attualmente nella Basilicata lungo la linea del Basento. Malgrado le difficoltà che oppone qui il brigantaggio all'eseguimento dei lavori, questi ingegneri sono andati con coraggio e spero che fra poco i progetti saranno ultimati, e che si potrà dar mano all'esecuzione della linea, la quale presenta difficoltà non solo tecniche ma anche d'esecuzione specialmente per le condizioni politiche in cui si trovano quei paesi.

Parmi così di aver risposto adeguatamente alle interpellanze fatte circa le condizioni attuali dei lavori.

L'onorevole Senatore Vacca mi fa un quesito speciale relativo ad alcuni articoli della convenzione; all'art. 9 per esempio che riflette la multa cui va soggetta la Società in caso di non ultimazione dei lavori nei tempi prefissi dal capitolato.

Tutto ciò che posso dire a questo riguardo è che il Ministero farà eseguire rigorosamente la convenzione. Certamente vi saranno reclami per parte della Società, quando venga la necessità di applicarle una multa; ma il Ministero non tralascierà di fare in modo che siano prima garantiti gl'interessi pecuniari dello Stato, e nello stesso tempo che siano applicate le multe nel caso in cui siano veramente meritate.

Relativamente al personale delle ferrovie, il quale dev'essere intieramente composto d'Italiani, salvo alcune eccezioni, non mi risulta che finora si siano introdotti stranieri in queste linee, salvo, dico, alcuni ingegneri francesi della Società costruttrice che erano ai tempi del Talabot; i quali ingegneri distintissimi, come fanno bene il loro dovere, non sarebbe il caso di rimandarli. Non mi risulta che ci sieno altri impiegati stranieri in questi lavori.

Quanto agli ex-militari posso dire che generalmente la Società procura sempre di preferirli, perchè essi hanno maggiore abitudine alla disciplina, sono, per così dire, indirizzati ad un ordine regolare, ed in conseguenza molto adatti ad alcuni servizi che appartengono alle ferrovie.

L'onorevole Senatore Vacca parlava esizandio delle condizioni imposte alla Società di formare uno stabilimento che fosse capace di somministrare la metà almeno del materiale necessario per l'esercizio delle reti ferroviarie meridionali, e potesse per l'avvenire non soltanto riformarlo, ma anche somministrare tutto quel nuovo materiale che sarebbe necessario.

A questo riguardo posso dire che il Ministero tiene fermo a che la Società eseguisca questa condizione. Se non ha finora stabilito un opificio qual'è richiesto dalle stipulazioni, il Ministero non è in autorità di potervi astringere la Società; perchè fin a tanto che essa non ha provveduto la metà del materiale, può sempre obiettare che non ha obbligo di creare lo stabilimento se non al momento in cui dovrà allestirne la seconda metà.

Tuttavia per informazioni, non dirò ufficiali, ma indirette che ho, credo che la Società si adopri attivamente a formare questo stabilimento con qualche combinazione finanziaria e industriale, la quale permetta di adempiere ad una condizione così importante del capitolato.

Credo di aver risposto a tutte le osservazioni, a tutte le domande dell'onorevole Senatore Vacca intorno alle condizioni delle strade ferrate meridionali e di aver spiegato ciò che il Governo intende di fare relativamente alle medesime.

Lo stesso onorevole interpellante desiderava anche di sapere che cosa il Governo si proponesse relativamente alle strade ordinarie.

Egli non deve ignorare che il Ministero nella precedente sessione presentò un progetto di legge per un sussidio di 20 milioni alle provincie meridionali, onde animarle ad intraprendere le strade provinciali e comunali.

Il Governo non ha abbandonato quest'idea, ma anzi a meglio raggiungere il suo intento si è preoccupato di un'altra idea molto più vasta e più completa; credo inutile entrare in particolari anche a tale riguardo, perchè è una questione che sta tuttavia trattando, e se la cosa riesce, credo potrà essere gradita dal Senato e dal paese.

Io credo, o Signori, di aver risposto ampiamente a tutti i quesiti: se ne ho dimenticato alcuno, pregherei che si accennasse perchè possa soddisfarvi.

Da tutte queste mie informazioni il Senato vedrà che il Governo ha nulla trascurato per poter attivare i lavori in quelle provincie; che il Governo ha incontrato molte difficoltà, difficoltà fisiche, difficoltà che direi morali, perchè specialmente sui primordii non fu sempre secondato, non dirò tanto dalla Società, quanto specialmente dalle imprese; alcune delle quali non adempirono ai loro impegni, sia con l'imperfetta esecuzione dei lavori, sia col non condurli con la sufficiente alacrità, ma sarà cura del Ministero di adoprarsi affinché la trascuranza di quelle imprese non ridondi a danno del pubblico.

E qui ripeto con compiacenza che da qualche tempo scorgo un incremento nell'attività della Società e sulla quale, specialmente riguardo alle imprese, da principio si ebbe ragione di fare qualche appunto.

Il Ministero non mancherà di provvedere, ma intanto e finchè i termini prefissi non siano decorsi, a me non resta che di invigilare e di sollecitare, ed a questo mio debito non ometto alcuna cura.

Quanto al complemento della rete ferroviaria delle provincie meridionali me ne sono preoccupato, ed io aveva già mandato ingegneri distinti a studiare le varie linee anche prima che venisse il menomo eccitamento da parte di chicchessia.

Ora questi studi, se non sono affatto compiuti, lo saranno fra breve, ed il Governo potrà formarsi un'idea concreta e netta della necessità di quelle ferrovie, e se gli sarà dato di poter vincere alcune fra le difficoltà presentatesi, esso crede e spera di poter presentare un sistema soddisfacente a tutti i bisogni delle località e dell'intero Stato.

Credo di avere in questo modo risposto a tutte le interpellanze che mi furono fatte.

Senatore **Di Revel**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

Senatore **Di Revel**. Poichè il signor Ministro ha avuto la gentilezza di rispondere con tanta ampiezza alle interpellanze stategli dirette, io gli domanderei di volerla compiere sotto un punto di vista un po' diverso da quello ora discusso, cioè sotto il punto di vista finanziario, dicendoci quanti chilometri di strade ferrate siansi già costrutti, per i quali corre la garanzia delle 29,000 lire fatta alla società concessionaria.

Domanderei altresì se sia vero quanto si viene vociferando, cioè che siano insorte differenze tra il Ministero ed i concessionarii, sull'intelligenza dell'articolo 15, se non erro, della concessione, relativamente all'epoca da cui deve decorrere la garanzia delle 29,000 lire; come pure se questa garanzia possa essere applicata a misura che un tronco di strada anche isolatamente sia costruito, oppure non debba intendersi dovuta che quando la linea, per la quale la garanzia è concessuta, è realmente in esercizio.

Insomma, domando se tale garanzia si conseguisca a misura che la linea si estenda, oppure se comincia anche laddove si tratti di tronchi separati che non si congiungono col resto della linea.

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Veramente io aveva dimenticato di rispondere anche all'osservazione fatta dall'onorevole Senatore Vacca relativamente alla applicazione della garanzia; e ringrazio l'onorevole Di Revel d'avermelo ricordato.

Nella parte relativa alle garanzie ed all'apertura delle linee, la convenzione contiene varie disposizioni.

Ma qui sorgono difficoltà d'interpretazione. Per esempio v'è da stabilire se per sezione o tronco di strade si debbano intendere tutti quei tronchi che si trovano indicati all'articolo 2, per esempio, la strada da San Benedetto al Tronto, da Napoli ad Eboli, ecc., oppure se si possono ancora intendere tronchi intermediari come quelli, per esempio, dal Tronto a Foggia, a Bari, ecc.

Essendovi dubbio, non ispetta al Ministro di risolvere la questione, ma vi sono a tal uopo i Corpi competenti. Il Ministero ha già ricorso e ricorrerà a questi Corpi onde regolare il pagamento delle garanzie, ed è dietro il loro parere che verranno fissate le garanzie da pagarsi alla Società per i tronchi già aperti, dei quali gli uni furono aperti dietro ordine del Governo soltanto per viaggiatori e le mercanzie a grande velocità, altri furono aperti dalla Società istessa perchè stimò fosse di sua convenienza lo aprirli, come da Pescara ad Ortona.

In quanto poi al prolungamento di questa linea, quando sarà aperta fino a Foggia dipenderà dalla natura del servizio che si farà, il fissare la garanzia da darsi alla Società. Questa questione è forse la più difficile e la più delicata che insorga in questa concessione.

In quanto poi alla lunghezza delle linee della Società meridionale che saranno aperte entro il corrente anno, ho già avuto l'onore di dire al Senato che l'estensione sarà di 578 chilometri.

**Senatore Di Revel.** Attualmente?

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Attualmente vi sono circa 192 chilometri, e sopra questi la garanzia non si applica in modo eguale. Altra cosa è la garanzia del tronco da Ancona per andare al Tronto, altra sarà per la strada che va da Pescara ad Ortona. Ma ebbi già l'onore di dire che alla fine dell'anno la quantità di linee aperte sarà di 578 chilometri.

Non ho compreso la linea di Napoli, perchè fino a Salerno apparteneva alla Società Baiard.

Questa linea ceduta alla Società meridionale con contratto, che non è ancora confermato.

Resta a vedersi se le garanzie debbono applicarsi anche a questa linea, benchè ciò non convenga.

Il maggiore provento di questa linea viene certamente a vantaggio delle altre, ma anche questa è una questione da sciogliere. Ho qui il calcolo di tutte le somme che sono state portate nel bilancio 1864 e 1865

per queste garanzie. Ma credo inutile trattenere il Senato intorno ad una tal questione, perchè essa verrà discussa largamente in occasione del bilancio; però nel presentare questo progetto sono già prevedute tutte le osservazioni comprese nell'interpellanza fatta dal Senatore Vacca.

**Senatore Vacca.** Ringrazio il Ministro dei Lavori Pubblici delle ampie spiegazioni che ha fornito al Senato in occasione della mia interpellanza.

Io dichiaro che tali spiegazioni le trovo soddisfacenti abbastanza, in quanto però riflettono quella parte che potrebbe impegnare la sola responsabilità del Ministro; anzi, io sono lieto d'aggiungere che non potrei senza ingiustizia ricusare un tributo di lode all'onorevole Ministro per la sua grande alacrità ed operosità per le vive sollecitudini che dispiega nell'interesse di questo importante ramo del servizio, e particolarmente in quanto tocca gli interessi delle provincie cui mi pregio di appartenere.

Mi piace che il Ministero abbia lealmente convenuto che i vizi principali da me notati nella convenzione Bastogi avevano fondamento di verità, gli sono anche più grato dell'assicurazione data, che egli avrebbe procurato, ove sia possibile, di emendarli e temperarli.

Sento l'obbligo di rettificare l'intendimento di una frase che mi era sfuggita, e che destò una sinistra impressione, ma credo ingiusta, nell'animo del Ministero.

Quando io a proposito dell'inaugurazione del tronco ferroviario tra Ortona e Foggia mi era valuto della frase di fantasmagoria, io non ho voluto accennare che alle impressioni che naturalmente si dovevano suscitare in quelle mobili fantasie quando hanno visto arrivare, passare e sparire la locomotiva; ma non aveva dimenticato di trovarci un argomento di lode per il felice pensiero del Ministro di avere inaugurato la ferrovia colla presenza del Re.

In quanto poi alla parte che toccherebbe la responsabilità del concessionario non potrei per verità dichiararmi soddisfatto per nulla, perchè non trovo che le risposte del Ministro sieno punto appaganti: tuttavia io non insisterò, perchè mi basta di avere ottenuto il mio scopo, che cioè la luce si faccia, che certi veli si sollevino, e che la pubblica opinione rimanga giudice inappellabile del dritto e del torto, del bene e del male.

Ciò detto mi permetterò di sottoporre al Senato un ordine del giorno che concepirei nei seguenti termini.

« Il Senato, udite le spiegazioni del Ministro dei Lavori Pubblici e confidando che si darà opera con la maggiore energia all'attivazione dei lavori ferroviarii nelle provincie meridionali, passa all'ordine del giorno »

**Presidente.** Il Senatore Vacca propone il seguente ordine del giorno. (Vedi sopra.)

**Ministro dei Lavori Pubblici.** Spero che l'onorevole Senatore Vacca vorrà modificare alquanto il suo

ordine del giorno affinché sia conseguente ai complimenti che si è compiaciuto di farmi.

Egli ha dichiarato di riconoscere che il Ministero aveva pur fatto qualche cosa per le strade ferrate; se egli dice, che il Ministero *continuerà a dar opera*, allora scetterei.

Senatore **Vacca**. Acconsento acchè si dica *continuerà a dare opera*.

**Presidente**. Rileggo l'ordine del giorno quale risulta dietro la modificazione chiesta dal signor Ministro ed acconsentita dal proponente Senatore Vacca.

« Il Senato, udite le spiegazioni del Ministro dei Lavori Pubblici, e confidando che questi continuerà a dare opera colla maggiore energia per l'attivazione dei lavori ferroviarii nelle provincie meridionali, passa all'ordine del giorno. »

Domando se è appoggiato.

(Appoggiato.)

Se non si chiede ulteriormente la parola, lo metto ai voti.

Chi l'approva, sorga.

(Approvato.)

L'ora essendo già alquanto avanzata, credo che il Senato probabilmente non vorrà entrare in discussione sul progetto di legge che è portato per il primo all'ordine del giorno; quindi io propongo al Senato di riunirsi dopo domani lunedì alle ore due in adunanza pubblica per la discussione dei progetti di legge messi all'ordine del giorno oggi, cioè:

1. Quello per lo stabilimento di un corso suppletivo per gli aspiranti al posto di guardia marina nello stato maggiore della marina;

2. Quello relativo alla fondazione della Banca d'Italia.

La seduta è sciolta (ore 5).