

sotto gli occhi della Camera un quadro delle strade rotabili che esistono nelle provincie napoletane. Disgraziatamente credo che queste opere in generale non siano state eseguite a dovere, e che molte si trovino o mal dirette o in cattiva condizione d'esecuzione e di mantenimento; ma sta in fatto che vi sono nelle provincie napoletane: di strade regie a carico dello Stato costrutte 2293 chilometri; in costruzione 405; di strade provinciali 2677 chilometri costrutti, 535 in costruzione; di strade comunali costrutte chilometri 960, in costruzione 281; talchè l'estensione totale delle strade già costrutte ed in esercizio è di chilometri 6050; le strade in costruzione abbraccieranno una linea di 1221 chilometri; in progetto od allo studio ve n'ha per 2519 chilometri: totale 3740. Se si tolgono le strade in progetto ed allo studio rimarrebbero di strade costrutte ed in costruzione circa 7250 chilometri.

Nel bilancio dell'anno 1861 delle provincie napoletane è stata stanziata, per prosecuzione di opere pubbliche e per gli ordinari mantenimenti, la somma di 2,590,000 lire, e per opere nuove 8,400,000: totale 10,790,000 lire, di cui una parte s'è già cominciata a spendere.

Fra le opere iniziate v'è la ferrovia di comunicazione tra il mar Mediterraneo ed il Ionio, a traverso l'Apennino nelle Calabrie, per la quale è stata erogata fin qui la somma di 1,700,000 lire; pel 1861 è stabilita la spesa di 600,000 lire, ed occorrono pel compimento 6,500,000 lire; in tutto costerà 8,800,000 lire. Da parecchi mesi 5000 operai circa lavorano attorno a questa linea.

In ordine ai progetti che asserivansi essere stati lasciati per circa tre milioni e mezzo dal Governo passato, dirò che in questo momento ascendono a circa 28,000,000 le perizie dei lavori in progetto che sono presso la direzione generale dei ponti e strade in Napoli.

Molti di tali progetti sono stati fatti o compiuti dopo la caduta del Governo borbonico, giacchè, se si dovesse tener conto dei progetti lasciati da quel Governo, se ne avrebbero non per tre milioni e mezzo, ma per 40 o 50 milioni. Il Governo borbonico aveva per Napoli e la Sicilia una quantità di progetti che l'uguale non ha alcun altro Governo; le concessioni di ferrovie si moltiplicavano all'infinito; i disegni d'opere pubbliche pullulavano ad ogni istante, ma in quanto al porvi mano e ad eseguirli si andava moltissimo a rilento.

In ogni modo ripeterò ciò che diceva l'altro giorno, che le opere pubbliche non si possono improvvisare. I lavori già intrapresi si stanno continuando alacramente, ed il signor cavaliere Ranco, quando tornerà a Torino, mi porterà gli elementi necessari per servire di base ad un progetto di legge da presentarsi al Parlamento.

Riguardo a ciò che il signor deputato Plutino chiamava, con parola molto benevola, *pregiudizio*, io dirò che terrò conto delle sue dichiarazioni, e che, mentre credo che il personale delle provincie napolitane ci potrà essere utilissimo per l'esecuzione dei lavori, non ostante sarà cura del ministro di praticare per le pubbliche costruzioni quello che va facendo per le poste e pei telegrafi e per altri rami di pubbliche amministrazioni, cioè di affidare anche ad ingegneri di altre parti d'Italia delle missioni permanenti in quei paesi, per guisa che, se qualche inconveniente o pregiudizio vi fosse, sia più facile lo scoprirlo e ripararvi, e far in modo che tutto il danaro che lo Stato stanZIA per le pubbliche opere venga puntualmente erogato in beneficio delle popolazioni.

Giacchè sono su questo argomento, dirò che l'ispettore

Marsano, che è in Sicilia e farà il giro dell'isola, mi scrive da Caltanissetta, che alla fine del mese crede di esser qui, e che è soddisfatto del personale degli ingegneri addetti all'esercizio dei ponti e strade, che ha raccolto preziose notizie, e che quanto prima spera di pormi in grado di presentare al Parlamento dei progetti di legge per provvedere alle necessità anche di quell'isola.

Mi pare, se non isbaglio, di aver risposto a tutte le domande che mi sono state fatte; se per caso non fosse così, prego gli onorevoli interpellanti ad avvertirmene.

**MAYR.** Io l'aveva interpellato sulla linea dal ponte Lago-scuro a Bologna.

**PERUZZI, ministro pei lavori pubblici.** In quanto a questa, dirò che i lavori sono già intrapresi, e che si sono mandati ingegneri appositi per sorvegliarli; i lavori generalmente non sono difficili su quella linea; onde confido che nella campagna attuale potranno condursi molto innanzi, e probabilmente a compimento.

Onde poi attivare più presto la linea, la società ha proposto ed il Governo ha approvato la costruzione di un ponte provvisorio di legno sul Reno, il quale non menoma punto l'impegno che ha la società di costruire questo ponte in muratura, il che non potrebbe farsi in questa campagna.

**RASPONI.** Dirò alcune brevi parole, perchè l'ora è tarda e perchè vedo che mi mancherebbe l'attenzione della Camera.

Io vengo a ringraziare l'onorevole ministro dei lavori pubblici degli ampi schiarimenti che mi ha dato intorno alle strade ferrate delle Romagne e delle Marche. Io prendo altresì atto della dichiarazione da lui fatta, che il Governo non può esimersi dal presentare al Parlamento l'approvazione della convenzione per la strada ferrata da Castel Bolognese a Ravenna.

**PERUZZI, ministro pei lavori pubblici.** No, della strada da Bologna ad Ancona e Ravenna. Da Castel Bolognese non è ancora determinata.

**RASPONI.** Benissimo; dalla qual dichiarazione scende come logica conseguenza che sarà presentata al Parlamento questa convenzione, per la quale si congiunge Ravenna alla linea centrale; sarà presentata, dico, in ambedue i seguenti casi, o che si compia un contratto tra la società delle strade ferrate romane e quei signori che hanno domandata l'intrapresa, ovvero nel caso che il Governo ponga il sequestro ed eseguisca per suo conto tutti i lavori della strada ferrata da Ancona a Bologna.

Io dovrei estendermi molto, se volessi rispondere a quanto disse l'onorevole signor ministro intorno alla progettata ferrovia fra Firenze e Ravenna.

Se io avessi potuto presumere ch'egli sarebbe entrato nei particolari, io mi sarei preparato a questo tema, per me importantissimo; e credo poter asserire che avrei potuto vittoriosamente confutare molte delle sue conclusioni, ed avvalorare le mie parole coll'autorità d'ingegneri distintissimi.

Io mi limiterò solo a dire ch'egli ha preso per punto di partenza e di confronto, tra Livorno, Firenze e le Romagne, la città di Faenza. Non so se il signor ministro sappia che havvi un altro progetto il quale condurrebbe la strada a Forlì, che è assai più distante dalla ferrovia della Porretta, e quindi non potrebbe fare che piccolissima concorrenza alla stessa ferrovia della Porretta.

Non mi persuadono nemmeno interamente le sue osservazioni intorno all'abuso che si fa, com'egli dice, delle parole di *congiunzione* tra i due mari. Ma neanche a questo non voglio rispondere per non importunare di troppo la Camera.