

nistro che i suoi uffici non errino nei computi, perchè poi si richiedono le spese suppletive, e per le spese suppletive l'autorizzazione, e per l'autorizzazione il Consiglio: quel giro ozioso e perpetuo (*Itarità*) a cui è condannata l'amministrazione italiana.

In terzo luogo, raccomando al ministro di fare scegliere i tracciati con la maggiore possibile prudenza, perchè poi il tracciato sbagliato fa arrestare i passi e quindi un'altra perdita di tempo. E qui basta.

Il ministro sa oramai ciò che desidero, e ciò su cui domando una risposta.

Sa pure che quello che gli domando, glielo domando in nome della nobile città di Palermo, e per essa d'Italia. (*Benissimo! Bravo!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Costantini ha facoltà di parlare per la sua interrogazione.

**COSTANTINI.** La Camera comprende di leggieri che la mia interrogazione, concernendo una strada rotabile, si conterrà in limiti assai più modesti, di quelle che vennero svolte finora.

Io oso nondimeno sperare che, per essere più modesta, essa non sarà ritenuta degna di minore considerazione, poichè riguarda un'opera che, sebbene costi diversi milioni allo Stato, sembra nondimeno caduta nel più completo abbandono.

Questa interrogazione riguarda la strada nazionale degli Abruzzi per il tratto in costruzione da Montorio sul Vomano a Pizzoli nella contermina provincia di Aquila.

Non mi diffonderò a dimostrare l'importanza economica di questa congiunzione stradale, che risulta evidente non meno sotto l'aspetto degli interessi generali, che sotto l'aspetto degli interessi speciali delle due provincie.

Sotto l'aspetto degli interessi generali, questa congiunzione non è che il completamento della grande arteria transappennina che, diramandosi da Giulianova sull'Adriatico e attraversando il territorio delle due provincie di Teramo e di Aquila, mette capo a Sparanisi, nella provincia di Terra di Lavoro, con un percorso complessivo di circa 150 chilometri.

Sotto il punto di vista poi degli interessi locali, la detta opera mette in comunicazione direttissima le due provincie contermini, belle, industri e popolose; allaccia il bacino superiore del Vomano verso il versante orientale, con quello dell'Aterno sul versante opposto, ricchissimi entrambi di produzione boschiva; e con pendenze relativamente miti, supera il più formidabile contrafforte dell'Appennino, quello del Gran Sasso d'Italia.

Tralasciando adunque il lato economico della

questione, io entrerò in più minuti particolari tecnici ed amministrativi, che mi sembrano meglio pertinenti al fine diretto della mia interrogazione.

Questo tronco, o signori, limitato tra Pizzoli e Montorio, non misura che la lunghezza di 24 chilometri, e venne intrapreso fino dal 1846, vale a dire assai tempo innanzi che si iniziassero i lavori del traforo del Ceniso e del taglio di Suez. Veda dunque la Camera che, se oggi noi ne reclamiamo l'ultimazione, non si può dire veramente con ciò che dimostriamo soverchia fretta.

Il tronco è diviso in due accolti: il primo da Montorio a Badipetto, il secondo da Badipetto al confine aquilano, tutti e due appaltati alla medesima impresa. Diversi errori gravissimi, tecnici, occorsero in questa disgraziata costruzione. Io non farò che accennare brevemente i due principali.

Il primo è questo, che la strada corre, quasi sempre, sulla sponda diritta del fiume Vomano, vale a dire sulla sponda settentrionale, mentre avrebbe potuto benissimo seguire la sponda opposta, vale a dire la meridionale, naturalmente più stabile, sulla sede di un'antichissima strada romana la *Raussa*, poichè tutti sanno come i Romani sieno stati sapientissimi costruttori di strade.

Un altro errore grave, gravissimo, fu che, forse per evitare le altezze, per ottenere delle altimetrie più soddisfacenti, la strada venne incassata profondamente nel seno della valle; cosicchè squarciò ampiamente il seno delle montagne, e commosse i depositi quaternari che naturalmente contengono, con che le condizioni della sua stabilità vennero gravemente danneggiate.

La spesa occorsa finora in questa costruzione fu di 2,240,000 lire, che, ripartite sulla percorrenza generale di 24 chilometri, costituiscono una cifra abbastanza rilevante di costo chilometrico, come quella che si avvicina a circa cento mila lire, vale a dire a poco meno di quello che generalmente si spende per le ferrovie. Ma questo non è tutto. Il più grave è che, mentre lo Stato si è generosamente sottoposto a sacrifici relativamente gravi, la strada non solo non è compiuta, ma anzi oserei dire che è quasi del tutto disfatta; perchè mentre nel 1859 il suo tracciato già aperto servì di passaggio all'artiglieria borbonica che dall'Aquilano calava nel Teramano, oggi il traffico per essa è completamente interrotto, ed in alcuni punti non si passa che a pericolo presentissimo di vita.

Investigando le cause che possono aver condotto ad un effetto così deplorabile, io ne trovo principalmente una ed è questa: questa costruzione nelle condizioni in cui è condotta, rappresenta visibilmente una lotta, la lotta dell'uomo contro le forze