

Chiapusso, *sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici*. Rispondendo all'onorevole Valeri, debbo dire anzitutto che non è perfettamente esatto che l'onorevole Pavoncelli, ministro di quel tempo, abbia fatto nella tornata del 4 febbraio 1898 delle dichiarazioni nel senso indicato al numero 2 di questa interrogazione.

Le dichiarazioni dell'onorevole Pavoncelli si riferiscono soltanto al primo punto, cioè, al sicuro esercizio della linea Bologna-Brindisi. Difatti il decreto, accennato anche dall'onorevole Valeri, del ministro Pavoncelli, che porta la data del 19 febbraio 1898, dice esplicitamente così:

« La Commissione nominata deve studiare i provvedimenti da prendersi, onde affrettare in ogni miglior modo, con ragionevole economia di spesa, l'esecuzione delle opere definitive per il ripristino delle linee Bologna-Otranto e Falconara Foligno nei tratti danneggiati dalle alluvioni dell'ottobre 1897, concordando le principali modalità dei relativi progetti e facendo risultare le conclusioni da apposito verbale. »

Gli studi quindi a cui accenna la seconda parte della interrogazione dell'onorevole Valeri, e che dovrebbero riflettere la sicurezza delle terre circostanti alla linea stessa, dalla invasione delle acque che quella linea ostacola defluire al mare, non potevano essere compiuti dalla Commissione nominata dal ministro Pavoncelli, a cui era affidato un incarico assai più circoscritto e limitato.

Non so se attualmente l'argine della ferrovia di cui trattasi impedisca in qualche punto il deflusso delle acque, cosicchè queste debbano rimanere se non stagnanti, almeno quasi stagnanti, nelle terre vicine, con danno di queste terre medesime. Ma dato che si verifici tale inconveniente in alcuni punti, non è da credersi che esso sia sempre una conseguenza della costruzione della ferrovia. Il deflusso delle acque molte volte è impedito da variazioni avvenute nel regime dei fiumi e dei torrenti che scendono dai monti circostanti; cosicchè l'effetto non ha la sua causa nell'arginatura, ma bensì in fenomeni climatologici ed in alterazioni portate alle colture delle falde montane, cause queste tutte che sono completamente indipendenti dall'opera ferroviaria.

Pertanto se proprietari di beni lungo la linea ritengono necessario di migliorare le

condizioni dei loro terreni, la legge del 1865, modificata dalla legge posteriore del 1893, dà loro la facoltà di costituirsi in consorzio, ed allora il Governo potrà partecipare all'opera, sia come proprietario della ferrovia, sia come rappresentante dell'interesse generale, e concorrere anche esso per quella quota che sarà riconosciuta equa e giusta.

Relativamente poi al primo punto, cioè al sicuro esercizio di quella linea, la Commissione nominata dal ministro Pavoncelli ha fatto i suoi studi, ed ha concretato tredici progetti, che approvati dal Consiglio Superiore e dal Ministero, sono stati già in gran parte appaltati. La spesa per tutti questi lavori ammonta alla somma non indifferente di lire 2,210,000.

Per questo rispetto, quindi, tanto la Commissione quanto il Governo hanno fatto tutto ciò che era necessario, ed io spero che l'onorevole Valeri vorrà dichiararsi soddisfatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valeri.

Valeri. Sono dolente di non poter convenire con l'onorevole sotto-segretario di Stato, quando nega che l'onorevole ministro Pavoncelli m'avesse dato assicurazione che le Società ferroviarie avrebbero studiato la questione del deflusso delle acque tanto al riguardo della sicurezza dell'esercizio della ferrovia, quanto al riguardo della sicurezza dalle inondazioni delle campagne circostanti. Il problema è identico, e l'interesse della ferrovia è anche l'interesse delle campagne circostanti.

Infatti, il ministro Pavoncelli, nella tornata di venerdì 4 febbraio 1898, secondo quanto si legge nel resoconto ufficiale, disse testualmente così:

« Ad ogni modo le Società ferroviarie stanno facendo degli studi per correggere le strade, ed io spero che per la fine di febbraio saranno pronti e si potrà mettere mano alle nuove opere. Se nel frattempo o più tardi io sarò in grado di venire sul luogo, potremo d'accordo vedere quello che più convenga per il bene di quelle popolazioni e per il vantaggio delle ferrovie stesse. Imperocchè non bisogna dimenticare, che quella è l'arteria, per la quale passa una gran parte del movimento dell'Italia meridionale. »

Dunque deve ammettere l'onorevole sotto-segretario di Stato che quelle parole « *il bene delle popolazioni e il vantaggio delle ferrovie*