



## Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

## Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

## Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>

1095-4

ANTONIO CRISPO

DIRETTORE GENERALE AL MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

# LE FERROVIE ITALIANE

STORIA POLITICA ED ECONOMICA

*Interdepartmental Committee  
for the Acquisition of  
Foreign Publications*



M I L A N O

DOTT. A. GIUFFRÈ - EDITORE

1940-XVIII

98

Return this book on or before the  
**Latest Date** stamped below. A  
charge is made on all overdue  
books.

University of Illinois Library

DEC -4 1951

OCT 25 1979

L161—H41





ANTONIO CRISPO

DIRETTORE GENERALE AL MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

# LE FERROVIE ITALIANE

STORIA POLITICA ED ECONOMICA



M I L A N O

DOTT. A. GIUFFRÈ - EDITORE

1940-XVIII

PROPRIETÀ LETTERARIA

TRANSFER  
3  
DEC 27 1945  
SERIALS ACQUISITION  
UNIVERSITY MICROFILMS  
SERIALS ACQUISITION  
UNIVERSITY MICROFILMS

PRINTED IN ITALY

---

*Città di Castello -- Tip. dell'«Unione Arti Grafiche» -- 1940-XVIII*

*Non amo le prefazioni.*

*Tuttavia sono costretto a dir due parole per mettere in guardia il lettore, qualora, per avventura, riscontri che qualche dato o cifra non concordi con quelli citati da altri scrittori.*

*In materia ferroviaria le discordanze si verificano assai di sovente, specie se trattasi di citare — ad esempio — lunghezze di linee: infatti la lunghezza di costruzione non coincide con quella di esercizio.*

*Lo stesso è a dirsi per le date di apertura delle linee: quella di prova è diversa da quella inaugurale e questa è diversa da quella di regolare esercizio.*

*Non voglio dire con ciò dell'assoluta esattezza di quanto ho scritto; sarebbe sciocca immodestia, specie se si pensi alla ingente quantità di date, numeri, nomi, elementi e indicazioni varie che, nel corso del mio lavoro, ho dovuto citare.*

*Delle eventuali inesattezze chiedo venia fin d'ora.*

*Alla raccolta, cernita e classica di tutti gli elementi necessari per la compilazione di questo modestissimo scritto, ho provveduto con la intelligente e volenterosa collaborazione di un bravo e valoroso giovine, il Dr. Michele Sinibaldi, al quale rendo merito per le pazienti, minuziose, talvolta difficili e complesse ricerche ed indagini eseguite.*

*Personalmente non ho nessuna pretesa all'insuori di quella di riaffermare tutto l'amore e l'attaccamento che io ho per le nostre ferrovie e specialmente per quelle, misere e perciò abbisognevole di maggiori cure, esercitate dall'industria privata, alle quali, da oltre un ventennio, dedico, appassionatamente, ogni mia attività.*

Roma, 25 febbraio 1940-XVIII.

A. C.





## INDICE SOMMARIO

Avvertenza . . . . .	Pag. v
Introduzione . . . . .	1

### PARTE PRIMA

#### FERROVIE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

Ferdinando II e la concessione della Ferrovia Napoli-Nocera. — Costruzione del primo tronco da Napoli a Granatello. — Condizioni e tariffe. — Ferrovia Caserta - Napoli. — Ferrovia Nola - S. Severino. — Prolungamento della Napoli - Caserta fino al confino pontificio. — Ferrovie costruite fino al 1859 . . . . .	19
--	----

#### FERROVIE DEL LOMBARDO VENETO

Politica ferroviaria seguita dall'Austria. — Concessioni delle ferrovie Milano-Como e Milano-Monza. — Linea Milano-Venezia. — Ferrovie aperte al pubblico fino al 1855 . . . . .	27
--	----

#### FERROVIE DEL GRANDUCATO DI TOSCANA

Concessione della strada ferrata da Firenze a Livorno. — Condizioni e tariffe. — Concessione della ferrovia da Pisa per Lucca a Pescia. — Concessione della linea da Firenze a Pistoia. — Concessione della ferrovia senese da Siena ad Empoli. — Ferrovie costruite fino al 1853. — Concentramento nella Società delle Strade Ferrate Livornesi delle Società della Strada Ferrata Leopolda, della Strada Ferrata Maria Antonia e delle Ferrovie Lucchesi . . . . .	39
--	----

#### FERROVIE DELLO STATO PONTIFICIO

Prevenzioni contro il nuovo mezzo di trasporto — Politica ferroviaria di Pio IX. — Concessione della ferrovia da Roma a Frascati. — Concessione della ferrovia da Roma a Civitavecchia. — Linee da Roma ad Ancona, da Ancona a Bologna e da Bologna a Ferrara. — Ferrovia da Roma a Ceprano . . . . .	49
---	----

## FERROVIE DEI DUCATI DI PARMA E MODENA

- Primi tentativi delle Società Bolognese e Parmense. — Convenzioni di Roma del 1° maggio 1851 (per la costruzione delle strade ferrate da Piacenza per Parma a Reggio Emilia e da Mantova per Reggio, Modena, Bologna e Pistoia a Prato). — Scioglimento della Società e costituzione della Società I. e R. delle Strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia Centrale . . . . . Pag. 59

## FERROVIE DELLO STATO SARDO

- Cavour e le ferrovie. — Politica ferroviaria di Carlo Alberto. — Costruzioni ferroviarie a cura e per conto dello Stato. — Ferrovia da Genova a Torino. — Ferrovia da Novara ad Arona. — Studi per una diretta comunicazione con l'Europa Centrale. — Il traforo del Cenisio. — Prima concessione alla industria privata della linea Torino - Cuneo e diramazione per Saluzzo. — Concessioni successive. — Origine della legislazione concessionale. — Legge 20 novembre 1859, n. 3754, e prima distinzione delle ferrovie in pubbliche e private . . . . . » 93

## PARTE SECONDA

## PERIODO DAL 1859 AL 1861

- Guerra del 1859. — Importanza strategica delle Ferrovie. — Situazione ferroviaria a seguito della liberazione della Lombardia, Toscana, Emilia, Napoli e Sicilia all'inizio del 1860. — Situazione finanziaria delle regioni annesse — Soluzione del problema ferroviario. — Rete Lombarda e rete dell'Italia Centrale. — Garibaldi e le ferrovie del Napoletano. — La rete ferroviaria italiana nel 1861. . . . . » 89

## ANNI 1862-1863

- Difficoltà finanziarie per una politica ferroviaria italiana. — Convenzione Rothschild del 15 giugno 1852. — Costituzione della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali con capitali italiani. — Concessione di 400 chilometri di ferrovie in Sardegna. — Concessione delle strade ferrate Calabro - Siciliane alla Società Vittorio Emanuele. Concessioni varie . . . . . » 101

## ANNI 1864 e 1865

- Il Generale Menabrea ed il campanilismo ferroviario. — Principali linee ferroviarie inaugurate nell'anno 1864. — La rete ferroviaria italiana alla fine del 1864. — Riordinamento e amplificazioni. — Legge 20 marzo 1865. — Legge 14 maggio 1865, n. 2279, concernente la cessione completa delle ferrovie all'industria privata. — Costituzione di quattro raggruppamenti Ferrovie del Veneto. — Ferrovie complementari e secondarie . . . . . » 111

ANNI 1866-1867

Situazione finanziaria ed economica prima della guerra del 1866. — Intervento dello Stato a favore delle Società. — Ferrovie aperte all'esercizio nel 1866. -- Lavori eseguiti nel 1867. . . . . Pag. 127

PERIODO DAL 1868 AL 1870

Seconda convenzione per le ferrovie della Sardegna. Soluzione del problema ferroviario sardo. Scioglimento della Società Vittorio Emanuele e convenzione con la Società Vitali, Charles, Picard e C. per le costruzioni ferroviarie in Calabria e in Sicilia. -- Crisi della Società delle Romane e convenzione del 1870. — Urto di interessi fra le Province di Mantova, Modena, Reggio, Bologna, Verona e Cremona. -- Concessione di costruzione e di esercizio della linea Mantova-Modena. - Contributi di Province e Comuni per le costruzioni ferroviarie. - Concessioni varie - Linee principali aperte all'esercizio fra il 1868 ed il 1870 . . . . . " 135

PERIODO DAL 1871 AL 1875

Traforo del Gottardo. - Ferrovie da Udine a Pontebba. -- Convenzione con la Banca Generale di Roma e sub-concessione alla Società dell'Alta Italia. -- Inchiesta sulle ferrovie romane. -- Convenzione per il riscatto delle romane. -- Inaugurazione della prima strada ferrata in Sardegna. -- Ferrovie del Veneto: legge 29 giugno 1873, n. 1473. Lavori nella rete calabro-sicula. -- Linee concesse ed aperte all'esercizio nel quinquennio . . . . . " 151

ANNO 1876

Inizio del periodo dei riscatti. - Trattative per il riscatto e l'esercizio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Meridionali. -- Dibattiti Parlamentari. Proroga di due anni a favore dell'esercizio da parte delle Società. - Linee ultimate e aperte all'esercizio sulla intera rete. — Situazione ferroviaria in Europa . . . . . " 169

PERIODO DAL 1877 AL 1880

Indirizzi politici-ferroviari dei Ministeri Zanardelli-Decretis e Cairoli. — Progetto Baccarini per nuove costruzioni di 3.694 chilometri: distinzione delle ferrovie in 5 categorie. -- Discorso del relatore Grimaldi durato due giorni. -- Modifiche al progetto che diventò poi legge dello Stato il 29 luglio 1879 col n. 5002. - Primo tentativo di una razionale classificazione delle ferrovie da costruire in 4 categorie anziché in 5. -- Ferrovie costruite per conto dello Stato e ferrovie costruite in regime di concessione nel quadriennio. -- Convenzioni più importanti stipulate nel quadriennio. . . . . " 181



## PERIODO DAL 1881 AL 1885

Il grave problema dell'esercizio ferroviario. — Situazione di fatto. — Esercizio di Stato o esercizio privato? — Convenzioni per la concessione della rete Adriatica alla Società delle strade ferrate Meridionali; della rete Mediterranea alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo; e della rete sicula alla Società Sicula (stipulate il 23 aprile 1884 e approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048). Commissioni di valutazione del materiale. — Istituzione dell'Amministrazione di Vigilanza e Sindacato sulle ferrovie Italiane. — Disposizioni legislative emanate nel quinquennio. — Concessioni di costruzione e di esercizio accordate nel quinquennio. — Nuove linee aperte all'esercizio nel quinquennio . . . . . Pag. 205

## PERIODO DAL 1886 AL 1890

Provvedimenti per l'attuazione del programma di costruzioni ferroviarie. — Legge 24 Luglio 1887, n. 4785. — Legge 20 Luglio 1888, n. 5550. Concessioni di costruzione e di esercizio accordate nel quinquennio — Principali linee ultimate nel quinquennio. — Lunghezza della rete italiana al 31 dicembre 1890. — Risultati economici dell'esercizio dal 1860 al 1892 . . . . . » 227

## PERIODO DAL 1891 AL 1900

Depressione dell'esercizio ferroviario. — Revisione dei sistemi seguiti in materia di finanza ferroviaria. — Legge 14 gennaio 1897, n. 6. — Legge 27 dicembre 1896, n. 561, concernente le ferrovie economiche e le tramvie. — Legge 27 dicembre 1897, n. 228. — Prodotti e spese delle strade ferrate nel decennio. — Concessioni di costruzione ed esercizio accordate nel decennio. — Traforo del Sempione. — Linee aperte all'esercizio nel decennio . . . . . » 237

## PERIODO DAL 1901 AL 1905

Difetti organici e funzionali della Camera dei Deputati. — Legge 4 dicembre 1902, n. 506, concernente aumenti del sussidio chilometrico. — Legge 7 luglio 1902, n. 291, circa il trattamento del personale ferroviario. — Risultati finanziari dell'esercizio ferroviario dal 1885 al 1902. — Ordine del giorno 3 giugno 1903 per il definitivo assetto da dare alle ferrovie italiane. — Relazione Saporito del 18 maggio 1904. — Giolitti e l'esercizio di Stato. — Legge 22 aprile 1905, n. 137, con la quale si stabilisce l'esercizio di Stato. — Istituzione dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie. — Provvedimenti legislativi e convenzioni di carattere secondario. — Linee aperte all'esercizio nel quinquennio. — Sviluppo delle ferrovie nel mondo al 1904. — I treni più rapidi nei principali Stati di Europa . . . . . » 251

## PARTE TERZA

## ESERCIZIO DI STATO ·

Premessa. — Le linee direttissime. — Risoluzione dei problemi di economia dell'esercizio e delle grandi velocità. — Littorine ed elettrotreni. — Treni popolari. — Treni dopolavoristici. — Elettrificazione della rete di Stato. — Potenziamento dato dal Governo Fascista.  
— Materiale mobile . . . . . Pag. 279

## FERROVIE ESERCITATE DALL'INDUSTRIA PRIVATA

## FERROVIE RIMASTE ALL'INDUSTRIA PRIVATA AL 1° LUGLIO 1905

Consistenza delle ferrovie concesse al 1° luglio 1905. — Elenco *A*: Ferrovie a scartamento normale. — Elenco *B*: Ferrovie a scartamento ridotto . . . . . » 291

## FERROVIE ESERCITATE DALL'INDUSTRIA PRIVATA AL 1939

Premessa. — Il sistema delle concessioni ferroviarie in Italia. — Legislazione in materia. — Consistenza al 1939 delle Ferrovie concesse all'industria privata. — Prospetto *A*: Ferrovie a scartamento normale.  
— Prospetto *B*: Ferrovie a scartamento ridotto . . . . . » 295

## CENNI SU ALCUNE DELLE PIÙ IMPORTANTI CONCESSIONI DI FERROVIE ESERCITATE DALLA INDUSTRIA PRIVATA

Ferrovie Nord-Milano. — Ferrovie della Società Veneta. — Ferrovia delle Dolomiti — Ferrovie del Sud Est. — Ferrovie Calabro-Lucane.  
— Ferrovie Reali e Complementari Sarde . . . . . » 313

FERROVIE CONCESSE ALL'INDUSTRIA PRIVATA  
IN CORSO DI COSTRUZIONE

Premessa. — Ferrovia Novara - Biella. — Ferrovia Mirandola - Rolo. — Ferrovia Umbertide - S. Sepolcro. — Ferrovia Bari - Barletta. — Ferrovia Schettino - Regalbuto. — Ferrovia E. 42 (Metropolitana di Roma) . . . . . » 329

## FERROVIE COLONIALI

Ferrovie della Tripolitania e della Cirenaica. — Ferrovie dell'Africa Orientale Italiana . . . . . » 335

## STRADE FERRATE PER USO PRIVATO

Ferrovie private della Toscana. — Ferrovia marmifera di Carrara. — Ferrovie private della Sardegna. — Ferrovie private nelle Provincie di Mantova, Forlì e Barletta . . . . . Pag. 337

## TRANVIE ESTRAURBANE

Premessa. — Le prime Tranvie extraurbane in Italia. — Origine delle concessioni. — Legge 27 dicembre 1890, n. 501, e leggi successive che regolano le concessioni delle Tranvie extraurbane. — Consistenza delle Tranvie extraurbane al 1905 ed al 1920. — Linee principali. — Le tranvie e l'autarchia. — Consistenza delle Tranvie extraurbane al 31 dicembre 1938 . . . . . » 341

CONCLUSIONE . . . . . » 351

## APPENDICE

Provvedimenti di carattere organico e provvedimenti concessionali emanati nel periodo dal 1905 al 1938 in materia di concessioni ferroviarie » 355

Indice alfabetico dei nomi e dei luoghi . . . . . » 371

## INTRODUZIONE.

Fin dai tempi più remoti l'uomo, spinto dalla necessità, ha dovuto sentire irresistibile l'impulso a muoversi, a estrarre la sua energia produttiva entro un raggio d'azione sempre più vasto, ad annodare rapporti con altri uomini e, di conseguenza, la sua mente, ancora pigra, ha dovuto prima fantasticare e poi studiare i mezzi più idonei per provvedere al trasporto della sua persona e dei suoi beni.

Il grido di trionfo dell'uomo che doma il primo cavallo e lo riduce alla sua volontà è anche un grido di sfida allo spazio che subisce la sua prima disfatta.

Diciamo di più : quel grido annuncia la civiltà.

Infatti, presso i popoli nomadi, l'impiego del cavallo per procurarsi maggior copia di alimenti, per trasportare la tenda e gli oggetti usuali da un accampamento all'altro, per sfuggire a una sicura distruzione ad opera di un nemico più forte, fa sì che tutti i membri di una stessa famiglia restino raggruppati sotto l'autorità di un anziano e costituiscano il tipo della famiglia patriarcale.

Il cavallo serve, poi, di *trait d'union* fra le diverse famiglie, agevolando in tal guisa la costituzione del primo rudimento di vita pubblica : *il vicinato*. Contribuisce, infine, a mantenere l'unità religiosa delle famiglie stesse, disseminate nell'immensità delle terre incolte, consentendo i lunghi pellegrinaggi ai luoghi santi, cioè a determinati centri di vita religiosa che costituiscono, necessariamente, anche i primi centri propulsori di vita sociale ed economica.

Col trascorrere dei secoli sono state possibili, grazie al cavallo, formidabili invasioni di masse e noi leggiamo non senza meraviglia come, ad esempio, nel 1240, imponenti orde barbariche in cerca di terre più ospitali e più fertili delle loro abbiano potuto attraversare la rapida corrente del Dnieper a cavalcioni su pelli bovine ricolme di attrezzi, attaccate alle code dei cavalli, servendosi dell'arco a guisa di timone.



Fino ai giorni nostri, osserva il Demolins (1), il cavallo è stato il solo animale che abbia potuto piegarsi ai movimenti d'insieme degli eserciti, alla varietà dei climi, al tumulto delle battaglie.

La presenza o l'assenza del cavallo ha reso possibile od impossibile la diffusione di una razza e la dominazione di un popolo sopra un altro.

Così la Cina fu conquistata per mezzo dei cavalli tartari e l'impero ottomano per mezzo dei cavalli arabi.

È noto che, durante la guerra mondiale, furono reclutati non meno di due milioni di quadrupedi e, del pari, sono noti i servizi che hanno resi.

Ma un'invenzione — forse la più utile scaturita dalla fantasia umana — merita di essere a questo punto particolarmente ricordata. Voglio dire l'invenzione della ruota che è come il primo, lontano preannuncio della civiltà meccanica.

Questo ordigno semplice e sublime, questa forma eterna e definitiva, cui giustamente si è attribuito il valore di un simbolo, darà vita, nei suoi giri, attraverso il tempo, ad una interminabile serie di congegni sempre più complicati che sussidieranno l'uomo nel raggiungimento di forme di civiltà sempre più progredite.

Che cosa è infatti la civiltà se non l'assidua conquista di velocità sempre maggiori a servizio di ogni attività umana?

E quale mirabile cammino si è fatto attraverso i secoli, dai primi incerti giri della ruota ricavata dal tronco di un albero al movimento vertiginoso dell'elica che conquista d'impeto il cielo e può circumvolare la terra in meno di tre giorni! (2).

Dobbiamo, però, osservare come dall'età di Alessandro Magno a quella di Napoleone i mezzi di trasporto siano rimasti presso che immutati.

Tutti sanno più o meno come viaggiassero gli antichi greci e i romani, e diremmo cose generalmente note se parlassimo di *bigae*, *trigae*, *quadrigae* e del *carpentum*, la ricca vettura a due o a quattro ruote e a due o quattro cavalli, tanto cara alle dame romane. Per una maggiore attinenza al nostro tema vogliamo solo ricordare che per il traffico rapido, per il trasporto della posta e per i messaggi dell'im-

(1) DEMOLINS EDMOND, *Les grandes routes des peuples*, Firmin - Didot, Paris.

(2) Howard Hughes ha compiuto il giro del mondo in ore 91,17' con ore 71,4' di volo effettivo.

peratore veniva usato dai Romani un carro a due ruote, denominato *cisium*, tirato da due o tre muli.

Si legge che del *cisium*, divenuto ben presto vettura da noleggio, si servisse abitualmente il poeta Orazio per abbandonare la vita ardua di Roma e restituirsì alla libera serenità dei campi (1).

Eginardo, insigne storico, ci racconta come viaggiavano i principi della famiglia dei Merovingi.

« Se era necessario che uno di essi si recasse in qualche luogo, viaggiava su di un carro trainato da due buoi che un bovaro conduceva alla maniera dei contadini. Ed era così che andavano all'assemblea generale della Nazione che si riuniva una volta all'anno per gli affari del Regno ».

E, se così viaggiavano i Re, è bene che Eginardo non ci abbia detto come viaggiavano i sudditi!

Le Sultane, al principio dell'800, conoscevano anch'esse la delizia del lento traino dei buoi.

Appena un secolo fa l'unico sistema di viaggiare era quello delle diligenze, grandi vetture a quattro, sei ed otto cavalli, che percorrevano normalmente circa 8 chilometri all'ora e con tale disagio per i viaggiatori che, specie se dovevano superare notevoli distanze, alla fine del viaggio erano costretti ad un lungo riposo.

Le *carrozze di posta*, più comode ma più costose, raggiungevano, con frequenti ricambi di cavalli, appena i 15 chilometri orari: per garantirsi un posto, però, bisognava prenotarlo almeno un mese prima.

Soltanto per eccezione si poteva raggiungere una celerità maggiore.

Si ha, ad esempio, notizia di un corriere spiccato da Blois, dove si trovava la Corte di Francia, il 7 febbraio 1509, che giunse a Venezia il 14 mattina, cioè dopo soli sette giorni, nonostante l'enorme distanza superata (2).

Ma questi prodigi erano possibili soltanto alla Repubblica Veneta che aveva una magnifica organizzazione sulle grandi strade a servizio della propria diplomazia.

---

(1) A complemento della sommaria notizia sui veicoli romani ricordiamo anche: il *pilentum*, vettura chiusa di lusso, la *thensa*, impiegata esclusivamente per il trasporto degli idoli, la *arcera*, specie di carro ambulanza per il trasporto dei malati e degli invalidi.

(2) A. BASCHET, *Les Archives de Venise; Hist. de la Chancellerie secrète*, pagina 170.

Giovanni Visconti Venosta nei suoi « Ricordi di gioventù » narra che nella prima metà dell'ottocento, in Milano, a parte le carrozze padronali, esistevano soltanto pochi *fiacres* a due cavalli, riservati specialmente ai forestieri.

I *broughams* comparvero dopo il 1859 e gli *omnibus* assai più tardi.

A Napoli erano in uso per le passeggiate romantiche i calessi a due ruote e a due cavalli, guidati posteriormente.

Lo stesso, o quasi, può dirsi per il Piemonte e per gli altri Stati Italiani.

\*  
\* \*

La nascita della rotaia precede quella della macchina a vapore.

Sembra che il deplorabile stato di manutenzione delle strade, che allacciavano le miniere di carbon fossile dell'Inghilterra settentrionale ai luoghi d'imbarco nelle vicinanze di Newcastle-on-Tyne, mettesse a dura prova la pazienza dei carrettieri che vedevano assai spesso affondare i propri veicoli fino a metà ruota.

Colpi di frusta ed esclamazioni, se non eleganti certo molto vivaci, non facevano migliorare la situazione.

Un giorno, però, un carrettiere di talento pensò di gettare delle tavole nei punti più insidiosi delle strade e di far passare su di esse il proprio carro.

L'idea fu trovata utile e stimolò l'imitazione.

Venne così col tempo — e precisamente verso la metà del secolo XVII — a stabilirsi la pratica di disporre, su molti tratti, delle longarine in legno mantenute ad una giusta distanza fra loro mediante traverse.

La più antica notizia che si possiede intorno a queste strade, scrive il Besso (1), è fornita da un'opera pubblicata nel 1696, la Vita di Lord Keepernorth, nella quale si parla nei seguenti termini dei trasporti di carbon fossile nel territorio di Newcastle.

« I trasporti si fanno sopra rotaie di legno perfettamente diritte e parallele, disposte lungo la strada dalla miniera fino al luogo di imbarco sul fiume ; queste rotaie vengono percorse da grandi carri a quattro ruote. Tale disposizione riduce di molto la spesa di trasporto ; un cavallo solo trascina da quattro a cinque *chaldrons* con rilevante beneficio pei proprietari ».

---

(1) B. Besso, *Le strade ferrate*, Milano 1870.

Atteso, però, il rapido deterioramento del legname, si pensò di ricoprire le longarine con lamine di ferro, ciò che valeva anche a diminuire l'attrito e a rendere più agevole il traino.

Nel 1767 i proprietari delle Officine di Colebrook, nella contea di Shropshire, pensarono di impiegare l'eccedenza del ferro prodotto per rivestire con sbarre lunghe m. 1,50, larghe 12 centimetri e dello spessore di 30 millimetri, le longarine delle proprie strade.

Reynol pensò di sostituire addirittura con spranghe di ferraccio le longarine stesse.

I più apprezzati scrittori di cose ferroviarie riferiscono che la prima rotaia in ghisa fu applicata da S. Cun nel 1776. C'è, però, chi, come l'Alloi, sostiene che il primo impianto regolare fosse fatto dal Benjamin nelle miniere di Sheffield molto tempo prima.

Dibattito assolutamente ozioso.

Le guide metalliche non furono ignote agli Egizi e ai Persi. E, infatti, in vicinanza della Piramide di Gizeh, come nell'istmo di Suez, si rinvennero residui di rotaie in bronzo: ciò che lascia ragionevolmente supporre che esse furono impiegate per il trasporto degli enormi massi di pietra che occorsero tanto nella costruzione di quella piramide, quanto nel primo taglio dell'istmo sotto Rampset.

Guglielmo Jessop nel 1789 costruì a Loughbourong una strada allo scoperto con rotaie salienti di ghisa disposte su cuscinetti pure di ghisa, per veicoli muniti di ruote a ribordi.

Sia le strade a guide di legno che quelle a guide metalliche erano, però, esclusivamente destinate al trasporto dei carboni mediante carri a cavalli.

Solo nel 1794, per un atto del Parlamento inglese, la prima strada ferrata a cavalli è costruita per servire al pubblico transito di persone e di merci.

\*  
\* \*

I primi tentativi di trazione a vapore risalgono alla fine del 1700.

La possibilità di trasformare il vapore d'acqua in lavoro meccanico fu intuita, cento anni avanti Cristo, da Erone di Alessandria. Questi costruì, infatti, un apparecchio, l'eolipila, che troviamo menzionato nelle opere di Vitruvio e che consisteva in una sfera cava girevole intorno a due perni, posta in moto dal vapore.

Tralasciando di parlare di quanti altri si occuparono del problema dal punto di vista teorico fino al 1600, ci corre l'obbligo di ricordare



qui il nome di un grande italiano, Giovanni Branca, nato a S. Angelo in Lizzola, presso Pesaro, nel 1571, che fu il primo ad ideare un congegno meccanico che può veramente considerarsi come il prototipo delle turbine a vapore, di quelle macchine, cioè, che sfruttano direttamente il vapore nella sua energia cinetica.

Oggi, invero, si parla molto di Denis Papin e della sua famosa pentola e poco, troppo poco, del nostro Branca.

Ma, nel dicembre 1834, Francesco Arago che, oltre ad essere un celebre fisico ed astronomo francese, fu anche un insigne galantuomo, tessendo dinanzi all'Accademia delle Scienze l'elogio di James Watt, pronunciava queste parole: « Si, contre toute probabilité, la vapeur est un jour employée utilement à l'état de souffle direct, Branca, ou l'auteur actuellement enconnu à qui il a pu emprunter cette idée, prendra le premier rang dans l'histoire de ce nouveau genre de machines ».

L'inglese Stuart<sup>1</sup>, poi, afferma categoricamente che Giovanni Branca « fu il primo che tentò di applicare in grande la potenza del vapore ad oggetti utili » (1).

Nell'opera intitolata « Le Macchine », pubblicata dal Branca nel 1629, figura, infatti, fra altri 76 ingegnosi congegni, tutti minutamente descritti, *un motore meraviglioso* (così lo chiama l'autore), consistente in una testa metallica da cui esce un potentissimo soffio di vapore che urta contro le cassette di una ruota, ingranata ad altre ruote dentate, le quali sfruttano il movimento rotatorio per sollevare due pistoni atti, nella caduta, a pestare polvere od altre materie.

Nè il Branca si limitò alla pura teoria, ma diede a Milano pubblico saggio della sua invenzione facendo funzionare un molino.

« Se il Branca — osserva Savorgnan di Brazzà nel suo libro: « Da Leonardo a Marconi », edito a Milano da Hoepli — avesse racchiusa la sua ruota motrice in un involucro di ingresso e d'uscita del vapore, sarebbe giunto ad una turbina ad azione del tutto identica a quella costruita, duecentocinquanta anni dopo, dallo svedese de Laval, e che fu il punto di partenza delle formidabili motrici delle colossali navi moderne e delle centrali termoelettriche ».

Ciò stabilito, possiamo riportare tranquillamente il brano di prosa

---

(1) *Histoire descriptive de la machine à vapeur*, traduite de l'anglais de R. Stuart, pag. 33.

in cui Marion de Lorme parla di un ignoto pazzo che sarebbe stato rinchiuso nel manicomio di Bicêtre circa il 1641 per aver concepito l'idea di trasformare il vapore in lavoro.

« Attraversammo il cortile, scrive il de Lorme, ed io, più morto che vivo dalla paura, me ne stavo vicino al mio compagno (il marchese di Worcester) quando apparve un viso spaventato dietro le sbarre di una finestra ed una voce rauca gridò : — Non sono matto ! Non sono matto !

« Ho fatto una scoperta che arricchirebbe il paese che l'adottasse. — Che cosa ha scoperto ? domandò il mio compagno. — Oh !, rispose il guardiano alzando le spalle, una cosa da ridere ; non l'indovinereste mai ; è l'uso del vapore dell'acqua bollita ».

Inutile affliggersi se taluno ha voluto vedere in tale brano l'atto di nascita dell'invenzione che ci occupa !

Un altro nome d'italiano dobbiamo ricordare a proposito del dibattito sulla priorità della invenzione della caldaia tubolare. I Francesi — come è noto — attribuiscono tale priorità a Dallery e Séguin, gli Inglesi a Stephenson. Il Savorgnan, nel libro indicato, molto opportunamente cita al riguardo un brano del trattato « Pensiero sul governo dei fiumi » (1782) del conte Carlo Bettoni, geniale inventore bresciano, in cui trovasi già esposto il principio della caldaia tubolare :

« Mo dissi che con minore quantità di fuoco si potrebbe ottenere migliore effetto dell'acqua bollente. I tentativi da me cominciati ebbero per iscopo di accrescere la forza del vapore per mezzo di certi tubi infuocati attraversanti l'acqua ».

Torniamo ora ai primi tentativi di trazione a vapore.

Il francese Giuseppe Cugnot, nato il 25 settembre 1725, costruì nel 1770 una vetura a tre ruote che si muoveva con l'ausilio del vapore, ma per pochi metri soltanto e ad una velocità teorica non superiore ai quattro chilometri all'ora.

In un esperimento, fatto in presenza del Duca di Choiseul, il Cugnot non fu in grado di dirigere, a suo talento, il carro, cosicchè questo, urtando con violenza contro un muro, rimase gravemente danneggiato.

L'invenzione fu giudicata sfavorevolmente : l'inventore fu tuttavia gratificato dal Governo di un'annua pensione di seicento lire.

Nel 1804 comparve a Filadelfia, su strada ordinaria, la prima locomotiva a vapore ideata da Oliviero Evans. È da notare, però, che la patente per la circolazione di tale locomotiva era stata richiesta, già dal 1772, al Congresso dello Stato di Pensilvania che l'aveva

negata, reputando impossibile che una vettura potesse muoversi senza motori animali.

Pure nel 1804 fu fatta circolare sulla ferrovia di Merthyr-Tydwil la locomotiva di Trevithick e Vivian, che poteva sviluppare la velocità di 8 chilometri orari, rimorchiando un treno di 10 tonnellate.

Si racconta che il primo viaggio fu un autentico disastro. Le rotaie si ruppero in più parti sotto il peso del convoglio, le traverse si spezzarono, la macchina deviò e furono necessarie laboriose e complicate manovre per portarla a salvamento. Il tentativo fu, quindi, abbandonato.

Nuove esperienze furono fatte nel 1812 da Murray e Blenkinsop con macchine a due cilindri, e, nel 1813, da Hedley, ingegnere delle cave di Blakett, cui spetta il vanto di aver dimostrato erronea l'opinione che le ruote mosse dal vapore non avrebbero potuto progredire sopra rotaie lisce, per mancanza di aderenza fra il contorno delle ruote e la superficie della rotaia.

Raccolse, infine, l'idea un povero minatore analfabeta del villaggio di Wylam, Giorgio Stephenson, e attraverso una lunga e quasi disperata lotta contro uomini e cose, riuscì a farla trionfare.

Il 27 settembre 1825, il primo treno regolare, composto di 34 carri con 450 persone, parte sulla prima linea istituita in forma stabile fra Darlington e Stockton, e l'umanità, pur nella sua insaziabile fame di cose nuove, sarà dominata da una stupefatta trepidazione, proprio come se fosse stata all'improvviso trasferita su di un altro pianeta.

Nonostante le immancabili avversioni dei misoneisti, tutto si volge al nuovo mostruoso ordigno, materiato di ferro e di fuoco, per acquistare elasticità, potenza, rigoglio di vita: le industrie che tendono alla conquista dei mercati lontani, gli eserciti che portano la guerra ai confini della patria, le arti, le scienze e, in breve, tutto ciò che unisce e disgiunge i popoli nell'ardore inesauribile dell'amore che crea e dell'odio che distrugge.

L'ironia beffarda delle gazzette e l'incomprensione di statisti anche insigni non varranno ad arrestare lo sviluppo delle ferrovie.

Invano la Gazzetta inglese «*Quarterly*» scriverà:

«Chi potrebbe trovare un assurdo più manifesto, una pretesa più ridicola di quella di viaggiare con locomotive ad una velocità doppia delle carrozze di posta?»

«Tanto varrebbe viaggiare su di una bomba!»

Invano alcuni Lords, isolatamente, si opporranno agli ingegneri

incaricati del tracciamento delle prime linee, e pavidì profeti prediranno che il mostro, vomitante fumo e fuoco, farà fiammeggiare il mondo di incendi, avvelenerà il fieno, farà cadere morti gli uccelli, impedirà alle galline di deporre le uova e, orribile a dirsi, renderà più difficili i parti delle donne (1).

Invano Thiers sfoggerà il giuoco della sua mirabile dialettica contro la macchina a vapore.

L'umanità adora l'assurdo, perchè l'assurdo è come la matrice delle realtà più gloriose.

Passeranno ancora pochi anni, e la macchina a vapore si lancerà alla conquista dello spazio con impeto fragoroso, ignorando frontiere, diversità di razze, inconciliabilità di idee e di opinioni.

Il mostro creato dalla fantasia umana conoscerà tutte le strade del mondo, penetrerà nel cuore delle città popolate, vincerà l'impervia solitudine dei picchi più elevati, umilierà i baratri paurosi e le rapide correnti dei fiumi sorpassandoli con ardite fughe di archi che faranno pensare alla superba sapienza costruttiva della Roma imperiale.

Un'era nuova s'inizia.

L'anima umana, invincibilmente ottimista, giunse persino a credere che le lucenti rotaie, in un breve volgere di tempo, avrebbero unito in un solo fascio gli interessi di tutte le nazioni e costituito le basi di un'alleanza universale.

Sublime utopia, ma, purtroppo, utopia! (2)

\* \* \*

In Inghilterra le costruzioni ferroviarie ebbero subito un rapido sviluppo.

(1) A. DI SCHWEIGER - LERCHENFELD, *Il secolo del ferro*, Vallardi, pag. 7. Risulta dagli annali della Commissione parlamentare inglese che non soltanto qualche Lord si oppose alla costruzione di una ferrovia, perchè deturpava una passeggiata campestre dove egli aveva l'abitudine di guidare quattro cavalli, ma anche i contadini per il taglio di un albero o la demolizione di una capanna, cosicchè gli ingegneri del *Great Western* dovettero studiare i tracciati di notte al lume delle lanterne.

LEONARDO LORIA (*Le strade ferrate*, Milano 1890) riferisce che il ferreo Duca di Wellington si decise ad approfittare della ferrovia nel 1842, e la Regina Vittoria osò tentare il nuovo mezzo di trasporto un anno più tardi.

(2) Per quanto riguarda i progressi della locomotiva e dei veicoli ferroviari in genere, vedi la pregevole opera di FILIPPO TAJANI, *Storia delle Ferrovie Italiane* Garzanti, 1939.

La linea Liverpool-Manchester, concessa nel 1826, fu aperta all'esercizio nel 1830. Su una tratta orizzontale di tale linea si svolse, l'8 ottobre 1829, il famoso concorso di locomotive dal quale riuscì vittoriosa la macchina a caldaia tubolare di Stephenson *the Rocket* avendo rimorchiato un convoglio di 17 tonnellate, compreso il proprio peso, alla velocità massima di 24 miglia all'ora (1).

Nel 1832 fu collocata la prima pietra della Londra-Birmingham.

Nel 1834 si erano già costituite ben 33 società, con ingenti capitali, per la costruzione di altri 400 chilometri di strade ferrate e il Sig. Roberto Peel, che era capo del Ministero inglese, terminava un suo discorso all'adunanza di Tamworth con queste parole :

« Affrettiamoci, signori, affrettiamoci a stabilire da un capo a l'altro di questo regno, delle comunicazioni a vapore, se vogliamo che la Gran Bretagna mantenga nel mondo la sua supremazia ».

E ai propositi corrisposero largamente i fatti, poichè nel 1855 si esercitava già in Inghilterra, con eccellenti risultati economici (2), una rete ferroviaria della lunghezza complessiva di 13.315 chilometri, mentre altri 7350 chilometri di linee erano in corso di costruzione.

Il Belgio seguì l'esempio dell'Inghilterra.

Re Leopoldo, mente superiore, in armonia con lo spirito del secolo, decretò nel 1834 la costruzione, a spese dello Stato, di una grande rete ferroviaria che valesse a dare il sigillo di una indistruttibile unità al suo Paese.

E appunto perchè all'opera si volle deliberatamente dare il valore di un'affermazione nazionale, di un atto decisivo, volto a guadagnare al Belgio l'ammirazione dell'Europa, i risultati non furono inferiori alle intenzioni.

Alla fine del 1855 la lunghezza delle strade ferrate esercitate dal governo belga raggiungeva i 638 chilometri, e il collegamento del Belgio con la Francia, con l'Olanda e con la Germania era un fatto compiuto.

Appena perfezionato il sistema ferroviario, la circolazione divenne quindici volte maggiore, la proprietà triplicò di valore e i proventi delle ferrovie andarono aumentando in proporzione degli anni di esercizio.

---

(1) Le altre macchine che parteciparono al concorso furono : Sanspareil di Hackworth, Novelty di Braitwait ed Ericsson, Perseverance di Burstall.

(2) Le esportazioni inglesi, che nel 1831 non erano che di 36.400.000 lire di sterline, andarono via via aumentando fino a raggiungere, nel 1872, i 260.000.000.

Anche in Francia il problema delle comunicazioni ferroviarie fu agitato per tempo e con mire politiche ed economiche piuttosto ambiziose.

Michel Chevalier, uno dei più dotti economisti del tempo, in un suo libro intitolato « Des intérêts matériels en France », edito a Parigi nel 1843, dopo avere ampiamente svolte le considerazioni che, a parer suo, rendevano necessaria la costruzione di strade ferrate da Parigi a Londra (1), a Rouen e a Le Havre, così caldeggiava il progetto di congiungere Parigi anche a Marsiglia, a Bordeaux e a Strasburgo.

« Disons même que la France étant, par tempérament et par position, obligée, plus que toute autre puissance, *d'envisager comme siennes les affaires des autres peuples*, est en droit d'attendre une existence incomparablement plus large, plus glorieuse et mieux remplie, de certains chemins de fer qui la traverseraient de part en part.

« Le chemin de fer de Paris à Marseille métamorphoserait nos rapports avec la Péninsule Italique et avec l'Orient ; il contribuerait plus que les discours les plus éloquents de la tribune nationale et que les plus patriotiques articles de journaux à engager le gouvernement et les Chambres dans des mesures décisives envers les rives africaines de la Méditerranée. Alors, enfin, nous tirerions parti de notre conquête d'Alger. Alors l'idée de *convertir la Méditerranée en un lac français* aurait chance d'être traduite en faits positifs, car le chemin de fer de Marseille vaudrait à lui seul bien plus que Gibraltar et Mahon, Mhalte, Corfou et Ancône ensemble (pag. 202).

« Le chemin de fer de Paris à Bordeaux, surtout s'il était accouplé à celui de Marseille, assurerait à la Péninsule espagnole le bienfait de la prédominance française, la seule qui puisse sauver l'Espagne, la seule qui ait intérêt à ne pas se montrer machiavélique au-delà des Pyrénées. Notre intervention constante et active alors, à Madrid, nous rapporterait honneur immédiatement, profit un jour.

« Le Chemin de fer de Paris à Strasbourg serait, pour la France, le premier traité durable d'amitié et de solidarité avec l'empire des Césars ; joint aux bateaux à vapeur du Danube et au chemin de fer de Londres, il cimenterait au sein de l'unité européenne la puissante trinité de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Autriche ; il four-

(1) Lo Chevalier propugnava anche la costruzione di una ferrovia sotterranea sotto la Manica e pubblicò al riguardo una bella relazione nell'« Economiste Français ».

nirait à l'Angleterre et à la France une route vers Byzance et vers l'Asie centrale qui voudrait bien celle que Catherine a légués à ses formidables successeurs. (Pag. 202, 203) ».

La prima ferrovia costruita in Francia fu la Saint Etienne-Andrézieux (1828) per il trasporto del carbon fossile, ed ad essa seguirono subito la S. Etienne-Lione e la S. Etienne-Rouen.

Lo slancio costruttivo, però, si arrestò ben presto non tanto, come si afferma, per avversione al nuovo mezzo di trasporto, quanto per le vicende politiche ed economiche dell'epoca.

In ogni modo la Francia riguadagnò ben presto il tempo perduto e, all'inizio del 1855, la rete francese superava i 4000 chilometri.

In Germania la prima strada ferrata aperta all'esercizio fu quella da Monaco ad Augusta, costruita dall'ingegnere francese Denis, e ad essa tenne dietro la Berlino-Postdam.

I diversi Stati tedeschi dopo il 1840 diedero un vigoroso impulso alle costruzioni ferroviarie e riuscirono a sorpassare la Francia.

In Austria la prima locomotiva partì nel 1848 da Vienna, diretta a Wagram, e destò certo, con la sua rombante corsa, un'eco dell'epica battaglia che aveva visto riflettere il genio militare di Napoleone e l'eroismo di Massena e di Oudinot.

Nel 1855 l'Austria possedeva una rete di 910 chilometri in esercizio e 253 in costruzione.

La Spagna, alla fine dello stesso anno, contava 818 chilometri di ferrovia. Prima linea attivata la Barcellona-Mataro lunga 28 chilometri.

La Russia aveva già costruite le linee: Mosca-Pietroburgo (Km. 650 circa), Pietroburgo-Tsarkoie Selo, Pietroburgo-Pawlowsk e Pietroburgo-Gatchina, prima tratta della linea Pietroburgo-Varsavia (1).

In Svizzera, al 1° ottobre 1856, era esercitata una vasta rete lunga complessivamente Km. 1.569; in Danimarca una rete di 152 Km.;

(1) L'Imperatore Nicolò si era dichiarato avverso al nuovo mezzo di comunicazione e, sotto il suo regno, fu costruita la sola strada ferrata di lusso Pietroburgo-Tsarkoie - Selo.

Non è che sotto il regno di Alessandro che la Russia possiede una rete ferroviaria considerevole.

in Svezia e Norvegia una sola linea (Cristiania-Lago Mjosen), lunga Km. 67,20 (1).

L'America, infine, non poteva non dare prova delle sue larghe vedute e della sua grande energia anche nel campo che ci occupa, specie perchè la ferrovia doveva apparirle un'ideale avanguardia degli uomini nella conquista delle immense regioni del nuovo continente e una sicura garanzia dell'unità politica della Confederazione.

La prima linea da Munch a Chunck, lunga 15 chilometri, venne costruita nel 1827 in soli 63 giorni.

All'inizio del 1855 la lunghezza totale della rete degli Stati Uniti — che contavano appena 24 milioni di abitanti — era di Km. 31.842.

\* \* \*

In Italia non si ebbe una immediata affermazione della nuova invenzione, quantunque non mancassero uomini d'ingegno che, stimolati da quanto si veniva con tanta alacrità facendo all'estero, sostenessero in vigorosi scritti la necessità che anche da noi si desse al più presto inizio alla costruzione di ferrovie.

Citiamo per tutti Carlo Cattaneo che nel suo opuscolo « Rivista di varî scritti intorno alle strade ferrate, ecc., 1841 » così si esprimeva : « O le strade ferrate non si devono fare in nessuna parte del mondo, e i popoli e i governi che le fanno, i Belgi, gl'Inglese, gli Americani, i Francesi, i Tedeschi, i Russi, sono tutti deliranti ; o, in nessuna parte del mondo, le strade ferrate possono, come fra noi, trovare un campo più favorevole, un terreno più popolato, più ubertoso, più ameno, più opportuno ad accogliere questo poderoso strumento di pubblica e privata utilità ».

Comprendeva benissimo l'insigne patriota, che fu poi il genio e l'anima della insurrezione milanese del 1848, come, in un mondo dove tutti progrediscono o minacciano di progredire, sia estremamente pericoloso ignorare il progresso, battere il tempo o peggio ancora fermarsi.

Bisogna, però, tener presente che, dal Congresso tenutosi in Vienna

--

(1) In Svizzera la prima linea aperta all'esercizio fu la Bode-Zurigo (1849), in Danimarca la Copenaghen-Roskilde (1849), in Olanda la Amsterdam-Harlem (1848) e nel Ducato di Lussemburgo la Lussemburgo-frontiera (1856).



nel novembre del 1814 dalle Potenze che avevano minato e fatto crollare l'Impero di Napoleone, era uscita, secondo una felice ed amara espressione del Giusti, un'Italia ridotta in pillole. Otto Stati e il predominio, in tutta la penisola, dell'Austria avversa ad ogni idea di libertà e di civile progresso.

Di qui le molteplici cause che ostacolavano l'affermarsi nel nostro Paese del nuovo mezzo di trasporto, cause che Carlo Petitti (1) molto acutamente così riassunse :

« Le intestine discordie ; la povertà dell'erario ; le gare, non solo fra stato e stato, ma tra i municipi vicini stessi ; le cautele di militare difesa ; le tendenze di un'avidità fiscale poco illuminata, richiedenti solo alcuni difficili passi, onde meglio assicurare la riscossione dei dazi d'entrata e di uscita, erano, conviene ammetterlo, tanti motivi per cui tralasciavasi, dopo il risorgimento civile, d'intraprendere opere consimili a quelle che la civiltà romana ci ha lasciate, sebbene in iscarso numero, qual perenne monumento, tuttavia, della sua grandezza e potenza, intelligenti del pari ».

A ciò è da aggiungere che nessuno voleva assumersi la costruzione di ferrovie senza il diritto di espropriare forzatamente gli immobili occorrenti, e ai Governi non andava troppo a genio accordare tale diritto perchè temevano di alienarsi l'animo dei proprietari e di farsi complici dei socialisti che, invece, lo propugnavano.

C'era, inoltre, penuria di capitali in quasi tutti gli Stati italiani, e si temeva troppo che il favorirne la costituzione ridestasse lo spirito di associazione. Infine, per costruire una linea, bisognava prima discutere il relativo progetto, e la discussione rendeva sempre più evidenti e pubblici i danni che derivavano all'Italia dall'essere divisa in varii Stati.

Nel frattempo, però, sulla desolante caligine della vita politica ed economica del nostro Paese, si leva radiosa, e giganteggia, la figura di Giuseppe Mazzini.

Egli è l'uomo che, animato da un eroico senso umanitario, s'impadronisce del presente per metterlo d'accordo col passato e con l'avvenire.

La sua parola e la sua azione esaltano gli entusiasmi, esasperano le passioni, fomentano le sommosse : sono, in una parola, il fermento vivo della rivoluzione per l'unità del nostro Paese.

---

(1) CARLO ILARIONE PETITTI, *Delle strade ferrate italiane ecc.*, Capolago, Tipografia e Libreria Elvetica, 1845.

I moti del 1820 a Napoli e del 1821 in Piemonte sono i primi bagliori dell'incendio che rapidamente dilagherà su tutta la Penisola.

Quando, il 3 ottobre 1839, Ferdinando II Borbone, Re di Napoli, con solenne cerimonia, inaugurerà il primo tratto della ferrovia Napoli-Castellammare, e cioè il tratto da Napoli a Granatello di Portici, i primi campioni della causa italiana avranno già col proprio sangue segnato il corso della novella istoria.



# PARTE PRIMA



## FERROVIE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

**SOMMARIO :** Ferdinando II e la concessione della Ferrovia Napoli - Nocera. — Costruzione del primo tronco da Napoli a Granatello. — Condizioni e tariffe. — Ferrovia Caserta - Napoli. — Ferrovia Nola - S. Severino. — Prolungamento della Napoli - Caserta fino al confine pontificio. — Ferrovie costruite fino al 1859.

Molti pensano ancor oggi che Ferdinando II, il reazionario e sospettoso Re delle due Sicilie, fosse anche un nemico dichiarato della civiltà ; ciò, forse, perchè in un'ora della sua vita, con ogni evidenza dominata da un'improvvisa febbre di orgoglio, scrisse la infelice frase : « Il mio popolo non ha bisogno di pensare ! ».

Noi dobbiamo, tuttavia, riconoscere che Ferdinando II ebbe mente non aliena dal progresso e, comunque, non priva di sagacia nell'amministrazione dello Stato.

Spetta, infatti, a lui il merito di avere, per il primo, introdotto in Italia l'uso della illuminazione a gas, e quello non minore di aver costruito ponti, aperto strade, innalzato monumenti ed iniziato, con larghi mezzi, la bonifica dei terreni paludosi presso Pesto e presso Brindisi (1).

Appare, quindi, del tutto naturale che, quando l'ingegnere francese Armando Bayard de la Vingtrie, esponente di una compagnia di azionisti, gli chiese la concessione di una strada ferrata da costruire tra Napoli e Nocera, facesse studiare la proposta al cav. Nicola Santangelo, Ministro degli Interni, e, dopo che questi ebbe espresso parere in linea di massima favorevole, accordasse la concessione richiesta con decreto del 19 giugno 1836 (2).

(1) Le opere pubbliche fatte eseguire da Ferdinando II sono ampiamente illustrate nel forbito libro di FRANCESCO DURELLI, *Cenno storico di Ferdinando II, Re del Regno delle due Sicilie*, Napoli, Stamperia Reale, 1859.

(2) In seguito all'emanazione di questo decreto e di quello successivo 3 febbraio 1838, riguardante modificazioni di patti della primitiva concessione, furono stipulati

I patti contenuti nel provvedimento appaiono anche oggi informati a principî di buona amministrazione in quanto fissano con equità i diritti del concessionario e salvaguardano abbastanza bene quelli del governo concedente.

Qui basti accennare che fu assegnato un congruo termine (sei anni) per l'ultimazione dei lavori ; prescritto un deposito cauzionale (100.000 ducati) che sarebbe stato confiscato ove i lavori non fossero stati ultimati nel termine prefisso ; stabilito l'usufrutto della concessione a favore della Società per la durata di ottanta anni, e il passaggio della ferrovia in proprietà dello Stato allo scadere di tale termine.

Tali patti, se dobbiamo credere al Panzini, furono integrati da due ordini tassativi del Re : che in ogni stazione fosse costruita una cappella per dar modo al personale di sentire la messa nei giorni festivi ; che fosse evitata l'apertura di tunnel (il Re da buon napoletano diceva *perтусi*), al fine di evitare occasioni di immoralità (1).

Il progetto, presentato dal Bayard con ammirevole sollecitudine, fu esaminato da una commissione costituita da tre ingegneri regii e da un capitano ingegnere militare, e presieduta dal Direttore Generale di ponti e strade.

Nell'agosto del 1838, avendo il Re approvato l'avviso favorevole della Commissione, furono iniziati i lavori e, tredici mesi dopo, veniva solennemente inaugurato il primo tronco, a scartamento normale, da Napoli a Granatello della lunghezza di Km. 7,640 (2).

Al viaggio inaugurale, che ebbe luogo, come si è detto, il 3 ottobre 1839, parteciparono 48 invitati, 60 ufficiali, 30 soldati di fanteria, 30 di artiglieria e 60 marinai.

Tanta abbondanza di armati fa intuire come nella mente del Re le ferrovie concesse o da concedere nel suo Regno dovessero servire non solo allo sviluppo dell'industria e del commercio ma anche, e principalmente, ad allacciare la capitale alle varie residenze sovrane ed alle località con notevoli guarnigioni di truppa.

---  
 gli atti pubblici tra il governo reale di Napoli ed il Bayard, il primo in data 18 ottobre 1836, a rogito Carmine Galgano Notaio in Napoli, il secondo in data 10 aprile 1837, a rogito Giuseppe M. Pacifico, pure Notaio in Napoli.

L'atto di società della strada ferrata Napoli - Castellammare fu stipulato a Parigi presso il notaio Hailig alla Chaussée d'Antin agli 8 e ai 21 febbraio 1837.

(1) ALFREDO PANZINI, *La vera istoria dei tre colori*, Milano 1924.

(2) ACHILLE ANTONIO ROSSI, *Della strada ferrata da Napoli a Nocera*, con un ramo per Castellammare, nel fascicolo XLI degli « Annali del Regno delle due Sicilie » (febbraio 1840).

Subito dopo il primo viaggio si aggiunse al convoglio la vettura reale e su di essa presero posto il Re, la Regina Maria Teresa e la reale famiglia con numerosi personaggi del seguito.

Il Ministro dell'Interno e il Commissario della Compagnia francese rivolsero al Sovrano rispettosì discorsi d'occasione, e questi rispose con la breve allocuzione che riportiamo.

« Rendo a voi ringraziamenti per quanti felici auguri da parte di tutta la Compagnia porgeste a me ed alla mia famiglia. Grande oggidì é la mia gioia al vedere Francesi e Napolitani accomunare le loro forze industriali in una utile impresa. Questo cammino ferrato gioverà senza dubbio al commercio : ed io ho protetto, ad ogni modo, questo primo saggio fatto di qua dalle Alpi. Pur oggi, considerando come tale nuova strada debba riuscire di utilità al mio popolo, assai più godo nel mio pensiero che terminati i lavori fino a Nocera e Castellammare, io possa vederli tosto proseguiti fino al lido del Mare Adriatico. Allora mi reputerò anche più contento di unirmi co' Francesi io medesimo nell'impresa novella » (1).

Il « Giornale del Regno delle due Sicilie » del 5 ottobre ci dà una colorita cronaca dell'avvenimento.

« Il Reale convoglio » scriveva tra l'altro il cronista « si avviò al Granatello e di là ritornando si condusse a Porta Nolana tra lieta moltitudine di gente che festeggiando godevano del nuovo e gradevole spettacolo, sicchè quell'amenissima sponda del Tirreno, ornata di vaghi giardini e ville, ed allora tutta coperta dell'allegra popolazione spettatrice, sembrava un anfiteatro oltre l'usato ridente, che non poteva non commuovere dolcemente di diletto e di letizia.

Un grido di grata ammirazione si alzava dal popolo dovunque passasse il Re col suo magnifico convoglio.

Pervenuto questo alla stazione di Napoli, S. M. ne partì coll'Augusta Famiglia per ritirarsi al Real Palazzo, e così ebbe fine sì memorabile cerimonia ».

Poichè nel riportato brano di cronaca si parla di magnifico convoglio, è bene precisare che, mentre le locomotive provenivano dall'Inghilterra, le carrozze, invece, erano state fabbricate, con solidità ed eleganza, a Napoli, negli arsenali militari.

L'avvenimento non poteva non destare l'estro poetico del popolo

(1) FRANCESCO DURELLI, *Cenno storico di Ferdinando II*, Napoli, 1859.



più poeta della terra. Tra i molti che lo celebrarono, ricordiamo Giulio Gennino, del quale ci piace riportare le seguenti terzine :

*« Mo ggira comm'a scorza de mellone  
La machena che ntorza e gghietta fiato  
Da la panza abbottata de cravone.*

*Auto che posta! vola comm'a bbiento.  
Vola ma senza scelle, e mmanco zampe,  
E ss'aghoiotte no miglio a lo momento.*

*Case, sciumme, palude, arbore e ccampe,  
Nfi la grotta annascosa a no mantiello  
Te scappano dall'ucchie comm'a llampe*

*E in faccia a sso spettacolo noviello  
Mentre tu rieste peo de non ncantato,  
Siente l'addore de lo Granatiello».*

Nei primi due mesi di esercizio della linea furono trasportati ben 131.116 viaggiatori, ma osservavasi negli « Annuali Civili del Regno delle due Sicilie » (1) che « non viera da trarne alcun esatto argomento pel commercio futuro, poichè su quella via ferrata ne vanno le gentili persone e il popolo piuttosto per passatempo, anzichè per veruna cagione di commercio. Di fatto per al presente solo vi si dà luogo a gite di passaggio, ma i trasporti di mercanzie o derrate vi si cominceranno quando la strada sia menata fino ai due comuni di Torre del Greco e dell'Annunziata. Inoltre, se eccettui il primo mese di ottobre e pochi giorni di novembre, la stagione è stata poi sempre avversa a coloro che accorrono per diletto sul cammin ferrato ».

A titolo di curiosità, ripartiamo la « *Tariffa dei trasporti sulla strada di ferro* » napoletana per il corso di un miglio, avvertendo che un grano corrispondeva a circa quattro centesimi italiani :

Viaggiatore pe' primi posti . . . . .	grani	5
Idem. pe' terzi posti non più di . . . . .	»	3
Bue, vacca, toro . . . . .	»	5
Cavallo, mulo o altro animale da tiro . . . . .	»	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Vitello, porco, montone, pecora, capra . . . . .	»	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Per ogni dieci cantaia di mercanzie derrate o materie . . . . .	»	12

(1) Fasc. XLI, febbraio 1840.

Vettura sopra piattaforma . . . . . » 12 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>  
 Per pacchetti e colli isolati vigeva una tariffa speciale (1).

L'intera linea per Nocera, fino a Castellammare di Stabia, della lunghezza complessiva di chilometri 43,31, venne aperta al pubblico il 19 maggio 1844 (2).

Già, però, il 20 dicembre 1843 era stata aperta al pubblico la ferrovia Caserta-Cancello-Napoli, che fu completata, poi, con le diramazioni per Capua (26 maggio 1844) e per Nola (3 giugno 1846).

Questa ferrovia, della lunghezza complessiva di chilometri 56,297, fu costruita a spese del Governo napoletano su progetto dell'ingegnere Clemente Fonseca, capitano dello stato maggiore dell'esercito (3).

I lavori furono eseguiti e diretti dai militari, ai quali restò pure affidata, in parte, la manutenzione della linea ed il controllo sugli introiti.

Il materiale rotabile consisteva in sei locomotive inglesi di Stephenson e di Longridge, ed una americana del Norris. Le carrozze, di tre classi, uscivano dagli arsenali militari (4).

(1) L'art. 13 del Decreto di concessione stabilisce: « L'esazione avrà luogo a ragione di ogni miglio, senza tenersi conto delle frazioni di distanza: per un miglio, incominciato, si pagherà come se fosse stato percorso tutto intero. Di più, per ogni distanza percorsa, minore di tre miglia, il diritto sarà pagato per tre miglia intere ».

(2) Nello stesso anno 1844 si trasportarono sulla linea 1.117.713 viaggiatori, con un introito di L. 806.972 e 344.813 cantaia di merci con un introito di L. 100.000. Gli azionisti ebbero per il 1° quadrimestre (maggio-settembre) un utile netto del 5 % e per l'anno successivo un utile del 6 % circa. Ampie notizie sulla linea Napoli-Nocera ci dà il Militotti nella sua: *Appendice alle lezioni di Minard*, Napoli 1840. Sulla R. strada ferrata Napoli-Capua fu pubblicato nel 1843 in Napoli un opuscolo abbastanza interessante da Luigi Lancellotti.

(3) Il progetto della strada Regia non fu sottoposto al preventivo esame del R. Consiglio degli Ingegneri di Ponti e strade, e neppure subordinato alle formalità amministrative concernenti la spesa, perchè le opere furono iniziate e proseguite come per lavoro relativo alla Reale villeggiatura. Il Re, personalmente, soprintendeva all'impresa commessa al Fonseca, il quale a S. M. soltanto dava ragione del suo operato (PETITTI, *op. cit.*).

(4) Per la riparazione e il mantenimento delle locomotive e dei vagoni vi erano, oltre lo stabilimento di Pietrarsa, apposite officine presso la stazione di Napoli. Narra MEMOR (RAFFAELE DE CESARE) *La fine di un Regno*, ediz., 1895, che gli operai di dette officine « chiesero, in grazia, a Ferdinando II di costruire una locomotiva volendo dimostrare che non la sola Pietrarsa n'era capace. La locomotiva

Data la frequenza delle gite della real corte, gli orari venivano continuamente variati con disagio del pubblico.

Nel 1853 fu progettato il prolungamento della linea Cancellò - Nola fino a S. Severino. I primi quindici chilometri, da Nola a Sarno, furono ultimati nel gennaio del 1856, e cioè trenta mesi dopo la promulgazione del decreto che ne autorizzava la costruzione; gli altri diciassette chilometri, da Sarno a S. Severino, furono aperti all'esercizio soltanto il 17 febbraio 1861 (1).

Successivamente venne concesso alla Società esercente la ferrovia di Nocera di prolungare la sua linea fino a Salerno e fu, inoltre, progettata la costruzione, con sovvenzione governativa, di una nuova linea che, diramandosi da Capua al Confine pontificio, doveva giungere ad Ortona.

Gli studi per continuare la linea Caserta-Napoli, sino al confine pontificio, erano stati iniziati fin dal 1845.

Francesco II, che non intendeva perseguire una politica ferroviaria a servizio degli interessi generali della Penisola, aveva avvertato la costruzione di tale tronco.

Al De Martino, suo Ministro presso la Santa Sede, che, un giorno, gli faceva presente la premura del Papa di vedere attuata al più presto una tanto importante opera, aveva risposto: « Si vede che Sua Santità, negli affari pubblici, non è ispirato dallo Spirito Santo: meglio resti ognuno a casa sua ».

La linea Capua-Confine pontificio fu, tuttavia, accordata con rescritto 19 ottobre 1845 ai Signori Sabbatini e Martinet, i quali, però, non fecero alcun uso della ottenuta concessione. Soltanto nel 1850 i lavori della linea stessa ebbero un inizio di esecuzione a spese dello Stato.

Venne, nel 1855, concessa al Signor M. Melisurgo la costruzione della ferrovia Napoli-Golfo di Taranto, che doveva attraversare centri assai importanti, quali Avellino, Foggia, Barletta, Bari.

Lo Stato, per la costruzione di tale linea s'impegnava a corrispon-

---

fu costruita e si chiamò *Duca di Calabria*, e il Re, adoperandola nei suoi viaggi fra Napoli e Caserta, disse che *trottava* meglio delle altre».

(1) La galleria praticata nel subappennino che separa le due vallate del Sarno e Sanseverino fu inaugurata solennemente il 31 maggio 1858 alla presenza del Ministro delle finanze e dei lavori pubblici e del Vescovo di Nocera. Un resoconto della cerimonia leggesi nel « Giornale del Regno delle due Sicilie » dell'8 giugno successivo.

dere un sussidio di L. 756.000. Durata della concessione: ottanta anni.

Non avendo la Società concessionaria versata la prescritta cauzione in tempo debito, furono, da parte del governo, imposte più gravose condizioni che, per non essere state accettate dalla Società, portarono alla revoca della concessione.

Il governo concepì allora il disegno di intraprendere direttamente i lavori di costruzione della linea, ed il Re, infatti, ne autorizzò l'esecuzione a spese dello Stato.

Poichè già si cominciava anche a Napoli a pensare italianamente, si divisò di non fare ricorso all'industria straniera.

Le locomotive ed i carri sarebbero stati costruiti nella fonderia reale di Portici, e, dalle foreste degli Abruzzi e della Calabria, si sarebbe tratto il legname occorrente per gli impianti fissi.

All'esercito il compito di fornire la mano d'opera.

I lavori dovevano cominciare simultaneamente su tre punti diversi: da Nola verso Avellino, da Foggia verso Barletta e da Barletta verso Foggia, ed essere ultimati in cinque anni.

Il progetto, però, non ebbe neppure un principio di esecuzione.

Va rilevato, ad onore del governo napoletano, che, a nessun patto, si volle accordare la concessione della linea in parola a Compagnie straniere.

Questa determinazione fa presagire vicina l'ora in cui Francesco II, incalzato dai tempi nuovi, concederà gli ordini costituzionali e rappresentativi nel Regno, e dichiarerà espressamente di concederli in armonia coi principî italiani e nazionali (1).

Tra le concessioni ferroviarie accordate nello stesso anno 1855 vanno ricordate quelle a favore del dott. Panfilo De Riseis concernenti la costruzione delle linee da S. Severino a Salerno e da Napoli al Tronto per congiungere il Tirreno all'Adriatico attraverso gli Abruzzi: ma esse furono travolte, insieme col regno borbonico, dalle truppe garibaldine, che avevano seguito il volo sfolgorante della vittoria da Calatafimi al Volturno.

Riassumendo: all'inizio della guerra del 1859 (aprile) il Regno delle due Sicilie con un territorio di circa undici milioni di ettari e nove milioni di abitanti disponeva di una rete ferroviaria di appena 128 chilometri così costituita:

(1) R. D. 25 giugno 1860.

a) Napoli-Vietri, 49 chilometri ; Torre Annunziata-Castellamare, 7 chilometri ; — esercitate dalla società concessionaria ;

b) Napoli-Capua, 45 chilometri ; Canello-Sarno, 27 chilometri ; — esercitate dallo Stato.

Quattro chilometri in costruzione.

Modeste cifre, che rappresentano poco più del 7% del totale di linee esercitate o in costruzione nella Penisola alla stessa data.

## FERROVIE DEL LOMBARDO VENETO

SOMMARIO : Politica ferroviaria seguita dall'Austria. — Concessioni delle ferrovie Milano - Como e Milano - Monza. — Linea Milano - Venezia. — Ferrovie aperte al pubblico fino al 1855.

Con quali mire l'Austria provvedesse a costruire strade ferrate nel Lombardo-Veneto, lo rileva Cesare Correnti nella relazione che, sul problema del coordinamento delle ferrovie italiane, presentò alla Camera dei Deputati nel marzo del 1865 (1).

«L'Austria voleva prima di tutto congiungere col cuore della monarchia le città orientali del Lombardo-Veneto ; essa non poteva comportare che Milano e Genova si dessero la mano ».

E, di fatti, la rete austriaca e la sarda si svilupparono, come vedremo, in contrapposizione l'una dell'altra.

« La prima — osserva il Correnti — che involgeva, oltre le provincie soggette direttamente all'Austria, tutti gli Stati vassalli e tirava a penetrare nei due avamposti marittimi di Livorno e di Ancona, ad impernarsi sulla piazza di Bologna, a sedurre la Toscana con la tentazione di scavalcar Genova ; l'altra, che, chiusa nell'alta valle del Po, cercava di farsi strada alle comunicazioni transalpine sottopassando audacemente le Alpi Elvetiche per trovar via di tragittarsi nella valle del Reno e giungere alla Germania Centrale, senza inciampare nelle dogane austriache ».

Charles de la Varenne (2) in proposito formula accuse molto più gravi di quelle del Correnti.

« Dans la question du tracé des chemins de fer, il a fallu toute l'énergie des capitalistes lombards-vénitiens excités par Manin et par le comte Mocenigo, il a fallu la résistance du pays entier pour

---

(1) Atti del Parlamento, Cam. dei Dep. 20 marzo 1865, Relazione Correnti, pag. 4855.

(2) CHARLES DE LA VARENNE, *Les Autrichiens et l'Italie. Histoire anecdotique de l'occupation autrichienne depuis 1815*, Paris, 1859.

que les intérêts les plus chers et les plus directs de la haute Italie ne fussent pas impudemment sacrifiés aux combinaisons de la Société des chemins de fer autrichiens, des agioteurs viennois, et à la duplicité du pouvoir. Ce fut même là un des événements précurseurs et préparateurs de la révolution de 1848.

« Jamais, dit Guerrieri, les desseins de la politique autrichienne, par rapport à l'Italie, n'apparurent aussi clairement que dans cette circonstance. Limiter la ligne ferrée austro-italique au seul Lombard-Vénitien, en faire comme un dernier embranchement perdu de la grande ligne austro-allemande, l'isoler violemment de toutes les autres lignes italiennes au-delà du Pô et du Tessin, corriger ainsi la géographie et faire violence à la nature elle-même ; ne jamais permettre que les intérêts lombards-vénitiens soient autre chose qu'une dérivation des intérêts allemands ; placer les besoins de notre vie civile, commerciale et industrielle, au-dessous des plus minces considérations de stratégie et de finances, nous réserver la dernière place en temps, en importance, en tout, voilà les desseins que manifesta l'Autriche, d'abord en réduisant au suicide par des sourdes menées la société du chemin de fer italien, puis, menaçante cette fois, en nous faisant dire par le Lloyd autrichien que « dans une semblable question, penser aux intérêts de Venise et de Milan, prétendre vouloir faire cause distincte de Trieste et de Vienne, c'est une absurdité scientifique et un crime de rébellion ».

« Voilà dix ans que ces paroles sont écrites ; elles le semblent d'hier, tant la situation est exactement la même ; tant l'Autriche s'est appliquée en chaque chose à prouver que Guerrieri disait vrai.

« L'État ne veut participer en rien aux travaux d'utilité publique qui ne lui servent pas directement. Les grandes constructions, les oeuvres d'art, les voies intérieures sont ordonnées par les départements et payées des fonds municipaux. Quant aux routes du Tyrol, où tant d'argent s'est engouffré, ce n'a pas été autre chose que des chemins stratégiques pour communiquer avec les États héréditaires. L'intérêt de la Lombardie n'a rien à y voir ».

Tutte le più utili misure industriali, secondo il de la Varenne, fallivano a Vienna se dispiacevano od erano contrarie ai suoi banchieri ed uomini d'affari.

Se alcune imprese risultavano particolarmente fiorenti, le autorità austriache se ne impadronivano. Così, ad esempio, le messaggerie per il trasporto dei viaggiatori, per la loro buona organizza-

zione, davano dei benefici considerevoli ; e subito l'Austria, vantando un diritto di regalia, le fa proprie. Ciò che porta ad una immediata decadenza delle messaggerie stesse, come risulta dal seguente aneddoto, narrato pure dal de la Varenne :

« La ladrerie et la bêtise de l'administration autrichienne sont telles qu'un jour le directeur des Messageries impériales de Milan, M. Praer, dut envoyer aux autorités supérieures, à Vienne même, la portière d'une diligence pour faire voir qu'elle était réellement cassée, et obtenir un bon afin de la faire réparer. Ab uno disce omnes ».

In effetti, come vedremo, le costruzioni ferroviarie del Lombardo-Veneto, pur in vista dei cennati obiettivi politici e strategici dell'Austria, procedettero con lentezza tale da potersi, con sufficiente tranquillità, dichiarare veridiche le accuse che abbiamo riferite.

\*  
\* \*

L'ingegnere Bruschetti di Milano, unitamente al nobile Zanino Volta, figlio del grande scienziato comasco, ebbero, con patente del 28 luglio 1837, la concessione della linea Milano-Como, ma, per in sorte difficoltà finanziarie, poterono costruire soltanto alcuni anni più tardi, a titolo di esperimento, un breve tratto della linea stessa fra Camnago e Lentate (1).

Nel 1838 fu concessa alla Ditta Holzhammer e C., di Bolzano, rappresentata dal nobile Signor Putzer, de Reibegg, la linea Milano-Monza delle lunghezze di Km. 12,751, che fu costruita ad un solo corso di rotaie su progetto dell'Ingegnere milanese Giulio Sarti ed inaugurata il 17 agosto 1840 con l'intervento dell'Arciduca Ranieri (2).

---

(1) Il Bruschetti cedette la sua parte al nobile De Putzer, dal quale la comperò lo stesso Signor Volta, che fu così, con Decreto del 17 giugno 1839, riconosciuto unico concessionario della linea.

(2) La concessione fu dalla Ditta Holzhammer ceduta ai Signori Arnstein ed Eskeles, di Vienna, che costituirono una Società per azioni col capitale di Lire 3.600.000 quantunque il costo della linea fosse preventivato in sole Lire austriache 1.680.000. La casa Eskeles, cui importava solo il rapido lucro, spiegò un'azione dannosa per il nostro paese in quanto tentò sviare le progettate strade di Como e Venezia dalle loro direzioni naturali per attirarle a Monza onde poterle tagliare entrambe. Vedi: « Giornale delle Strade ferrate » del 10 luglio 1858, n. 5, pag. 34.



Questa fu la prima ferrovia del Lombardo-Veneto, la seconda d'Italia.

Servivano la linea due piccole locomotive denominate « Lombardia » e « Milano », che effettuavano quattro corse giornaliere di andata e ritorno a velocità molto limitata.

« Assai tardo — scriveva il Petitti nel 1845 (1) — risulta il corso de' convogli lungo detta via, per modo che, a confronto degli altri da noi veduti, *neppur direbbersi mossi da locomotive*; la qual cosa però vuolsi che sia prescritta per cautela di sicurezza ».

Nei primi giorni di esercizio, infatti, si verificarono notevoli incidenti e le due macchine, in dipendenza di avarie riportate, rimasero ferme, per diverso tempo, cosicché i concessionari furono dalle Autorità richiamati all'osservanza dei loro obblighi.

Fino dal 1835 i Signori Francesco Varé e Sebastiano Wagner avevano chiesto al Governo Austriaco, per il tramite della Camera di commercio di Venezia, di poter costituire una Società in accomandita, per la costruzione e l'esercizio di una linea ferroviaria da Venezia a Milano.

Poichè, però, il Governo aveva risposto che per la divisata costituzione di società non occorre alcuna licenza, la predetta Camera di Commercio venne nella determinazione di nominare una commissione di cinque Membri per lo studio della impresa progettata.

La Commissione, prima di iniziare i propri lavori, pensò di garantirsi dalla evenienza di essere prevenuta da altri progettisti e pertanto invocò dal Governo un privilegio comune a tutti quelli che avessero voluto partecipare all'impresa.

Il Governo non accolse la richiesta, giudicandola intempestiva. Promise, però, che l'avrebbe fatta oggetto di un benevolo riesame, ove si fosse costituita una rappresentanza morale delle ideata Società, che avesse preso diretta parte al progetto e se ne fosse assunto il carico.

Su proposta della Commissione fu allora, dalla Camera di Commercio di Venezia, invitata quella di Milano ad associarsi all'impresa.

Dopo lunghe discussioni, i due corpi collegiali convennero che il loro intervento nella pratica non poteva essere che di *protezione*.

Una nuova Commissione di dieci notabili si assunse l'incarico di

Il prezzo per il quale l'Ing. Sarti si incaricò della costruzione fu di 2 milioni di lire austriache.

(1) CARLO ILARIONE PETITTI, *op. cit.*, pag. 180.

aprire una sottoscrizione di sessanta mila lire austriache al fine di far fronte alle prime spese di progetto.

Per la metà di tale somma furono ammessi sovventori milanesi, dieci dei quali si costituirono in commissione.

Si ebbero, così, due Commissioni denominate fondatrici, riconosciute rispettivamente dai Governi di Milano e di Venezia.

Nell'aprile del 1836 furono inviati a Vienna due deputati per le opportune sollecitazioni.

Tali sollecitazioni non dovettero riuscire molto efficaci, se soltanto dopo un anno, e precisamente il 25 febbraio 1837, l'Imperatore d'Austria, con sovrana risoluzione, permise la formazione di una Società di azionisti per la costruzione di una strada ferrata da Venezia a Milano promettendo per essa un apposito privilegio, subordinatamente all'osservanza delle disposizioni impartite nei riguardi della impresa.

L'aulico dispaccio del 15 aprile 1837, seguito alla detta risoluzione, dichiara: « alla Società che finora si è privatamente formata, si permette che possa costituirsi in pubblica Società di azionisti regolarmente autorizzata.

« Essa, però, non potrà pubblicamente entrare in attività, se prima non abbia documentata la sottoscrizione di almeno un milione di fiorini (3 milioni di lire austriache), in modo da non lasciar dubbio sulla solidità delle firme; e se non abbia presentato gli statuti della Società, ed ottenutane, previo esame, l'approvazione sovrana ».

In relazione a tali istruzioni, il 20 giugno 1837 furono presentati gli Statuti sociali ed il successivo 8 luglio fu prestata la garanzia.

I soci fondatori, veneti e milanesi, nello stesso anno si riunirono in conferenza a Venezia e stabilirono che la Società si sarebbe costituita con un capitale di 50.000 azioni del valore di lire mille austriache ciascuna. Di tali azioni 28.000 furono attribuite ai fondatori veneti e 22.000 ai fondatori lombardi.

Costituita la Società, i possessori dei certificati interinali (promesse di azioni), in una riunione tenutasi pure a Venezia, il 21 agosto 1837, nominarono la Direzione Sociale, composta di 10 Membri e divisa in due Sezioni, l'una veneta e l'altra lombarda.

La compilazione del progetto fu affidata all'Ing. Giovanni Milani di Verona, che si mise subito all'opera e, nel marzo 1839, sottopose il suo elaborato all'approvazione superiore (1).

---

(1) Per l'art. 7 delle Sovrane Direttive 29 dicembre 1837 e 18 giugno 1838 ogni

Il progetto fu approvato il 7 aprile 1840 e furono prefissi dieci anni per la sua esecuzione, con decorrenza del termine dalla data della patente di privilegio, firmata da S. M. I. e R. il 27 ottobre 1840.

L'assemblea generale degli azionisti, tenutasi in Venezia il 30 luglio dello stesso anno, deliberò l'inizio dei lavori dal solo lato veneto, in dipendenza di una controversia sorta tra i bergamaschi e gli altri interessati lombardi circa il tracciato che avrebbe dovuto seguire la linea da Milano a Brescia.

Pretendevano i primi che la ferrovia da Milano, allungando notevolmente il suo percorso, toccasse Bergamo, mentre i secondi sostenevano si dovesse, in conformità del progetto, raggiungere Brescia per la via diretta, e cioè passando per Chiari e Treviglio.

La questione fu rabbiosamente discussa per mezzo della stampa, e, ad essa, parteciparono il Paleocapa, gli avvocati Manin, Castelli, Pasini e Anselmi, nonchè Carlo Cattaneo e l'Ing. Milani.

Con molto buon senso e bella vivacità di stile, il Cattaneo, avversando la pretesa dei bergamaschi, scriveva negli *Annali di Statistica*, 1837, secondo semestre, pag. 290: «Ma se i direttori e gli ingegneri avessero a intarsiare nel progetto le pretese di tutti quelli che volessero la strada a modo loro, o non la volessero affatto, qual mostruosità ne uscirebbe? Se si dovessero accogliere le recenti allusioni di un anonimo in un nostro accreditato giornale, non solo bisognava comprendere precisamente Vicenza, perchè la forma dei colli Berici lo comanda, non solo Verona, ma anche Mantova per uso della strategia, e Bergamo per la fiera, e Lodi pel butirro, come se il butirro si facesse precisamente sulla piazza di Lodi; ne uscirebbe una linea spirale che, eseguita, sarebbe per lo meno una bella rarità, e segnata sulla carta potrebbe venir facilmente scambiata per un *modello di cavaturaccioli*».

La polemica fu incentivo a speculazioni di borsa, e si verificò un forte ribasso delle azioni che si concentrarono nelle mani di pochi.

Il partito contrario al municipalismo bergamasco ebbe alla fine il sopravvento e la questione della variante fu pel momento sepolta.

Il Petitti, nel libro già citato, censurò la polemica in base a considerazioni che, per essere ispirate ad un vivo amore di Patria, ci piace riportare:

---

progetto di strada a rotaie di ferro doveva essere esaminato, presso il Governo della provincia nella quale la strada si doveva eseguire, da una Commissione di periti mercantili, e d'ingegneri militari e civili.

« Abbiamo cercato di esporre ne' più brevi termini possibili la vertenza bergamasca, onde vennero tante contradicenti pubblicazioni, e, sebbene ci siamo fatto carico di procurarci la collezione completa d'esse, di cui riportiamo in fine l'elenco suddetto, non esitiamo a dire che, dopo averle attentamente lette e studiate, vari sentimenti sonosi in noi destati, al pari tristissimi.

« 1° Il dolore di vedere uomini di chiaro ingegno, aventi patria comune, entrati in un'impresa, da essi tutti proclamata *utilissima*, abbandonarsi ad una polemica *acerbissima*, nella quale prevalsero le più dure e spiacevoli personalità; 2° L'altro dolore di vederli più badare a questioni di *puntiglio* che non al *vero utile oggetto*, cui avrebbero dovuto tendere, anche a costo di reciproci sacrifici d'amor proprio lesa, e veder dato così agli estranei il mal esempio della poca nostra concordia, cedendo fors'anche alcuni, senz'avvedersene, a quel gretto municipalismo che sempre fu nostra rovina; 3° Ancora; il rammarico di scorgere come quello stesso personale *puntiglio* muovesse a mutare opinioni, prima sostenute con gran calore o pari ingegno; e 4°, finalmente, il giusto ribrezzo che desta una discordia tra *conciatadini* e *fratelli*, nata dall'incitamento d'*esteri speculatori*, ai quali molti piegavano il proprio voto, certo non per causa meno onorevole, che non vogliamo supporre, ma pur sempre men cauta, posciachè ne doveva derivare, come nel fatto n'è derivato, gran danno all'assunto ».

La supposizione che il Governo austriaco soffiasse sul fuoco non era azzardata, ove si tenga conto del fatto, già da noi rilevato, che non poteva incontrare eccessive simpatie presso il Governo stesso la costruzione di una rete ferroviaria italiana che avrebbe creato un interesse collettivo ed una ragione materiale di esistenza per l'unità del nostro Paese.

Purtroppo, però, vi furono contemporaneamente altre gravi polemiche, e, fra queste, molto spiacevole quella fra il Cattaneo ed il Milani in dipendenza delle censure che il primo aveva mosse tanto alla parte tecnica che a quella finanziaria del progetto.

All'opuscolo « Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Venezia e Milano » del Cattaneo, seguì, infatti, la « Risposta dello Ingegnere Giovanni Milani, ecc. » pubblicata in Milano nel 1841 che, pur diffondendosi per ben 132 pagine in quarto (esclusi i documenti allegati) si legge con interesse, così per i suoi pregi sostanziali, come per la vivacità del dettato che, tuttavia, dobbiamo censurare di eccessiva acrimonia.

Il Cattaneo, fra l'altro, sosteneva l'opportunità di annodare fra loro, con la linea Milano-Venezia, le città di Padova, Vicenza, Verona e Brescia, che il tracciato tra Brescia e Verona si accostasse meglio al Lago di Garda, che la stazione di Venezia fosse fatta in isola (1), che si modificasse la tratta fra Mestre e Padova, che la stazione della città di Milano si avvicinasse al borgo Stella ecc.

A tutte queste critiche — alcune delle quali giustissime — il Milani, come abbiamo detto, ribatte aspro e perentorio.

A proposito — per esempio — della stazione di Milano, evidentemente esagerando il pensiero del suo antagonista, così si esprime :

« Tra i pensieri insensati che bollirono e bollono nella testa del dott. Cattaneo vi fu, e vi è ancora, quello di condurre la strada ferrata lombardo-veneta a far capo *dal duomo di Milano all'incomparabile palazzo di S. Marco in Venezia*, cambiando così le due piazze di S. Marco e del duomo di Milano, e tutti i fabbricati che le adornano, nelle due stazioni principali della strada di ferro, le quali domandano più di settantamila metri quadrati di libera superficie ».

« Per grande ventura delle generazioni attuali, egli legava però, nelle di lui *Ricerche*, questa follia alle generazioni future ; ma, quasi per ispianar loro il cammino, andava intanto proponendo, di concerto coll'architetto Signor Durelli, per quanto ora mi dice, di collocare la stazione della strada di ferro bensì fuori della città, ma di faccia al borgo della Stella, onde, in seguito, poter raggiungere per esso borgo, la piazza del Duomo » (2).

Ma su tali contese è bene stendere un velo.

Come si è detto, dal lato veneto, i lavori ebbero inizio al principio del 1841 per il tratto Padova-Testa del Ponte sulla laguna (Mestre) della lunghezza di chilometri 28,605, che fu aperto all'esercizio il 13 dicembre 1842. Dal lato lombardo, invece, nonostante che la posa della prima pietra avvenisse il giorno 30 maggio 1843, soltanto dopo

(1) L'eterna polemica dell'isolamento di Venezia : « Isola per isola, tanto val questa come la vostra ; vi troverete in faccia al Canal Grande, al Canal Regio, al Canal dei Marani, a quelli che vengono da Mestre e da Fusina e dalla Giudecca, e da tutte le parti insomma, in luogo assai più comodo e libero che non le vicinanze di S. Simeone piccolo. E Venezia rimarrà ancora nel *virginale isolamento in cui nacque* ; e il ponte che rispettoso si arresta al margine della sua circonvallazione, non introdurrà in riva al Canal Grande i carri e le carrozze, che di passo in passo, inoltrandosi, *imporrebbero* ben tosto di spianare le curve dei ponti, e sotterrare le sue vie d'acqua ! ! », *Opuscolo cit.*, pag. 35.

(2) *Op. cit.*, pagg. 74 e 75.

molto tempo furono intraprese le opere per il tratto Milano-Treviglio (secondo l'andamento diretto da Milano a Brescia) che venne aperto al pubblico il 17 febbraio 1846.

Nello stesso anno, e precisamente il 13 gennaio, furono pure ultimati e aperti all'esercizio i tronchi Vicenza-Padova, della lunghezza di Km. 30,247, e Testa del Ponte sulla laguna (Mestre)-Venezia, della lunghezza di Km. 8,505.

A proposito di quest'ultimo tronco, va ricordata la costruzione del ponte sulla laguna, lungo 3.603 metri, suddiviso in 222 campate di 10 metri di corda: la più grande opera idraulica dell'epoca.

La costruzione costò sei milioni di lire austriache, e vi si adoperarono 11 miliardi di mattoni; 134.000 piedi cubi di pietra d'Istria; 75.000 pali di larice lunghi 4 metri ciascuno. Fu eseguita su disegno di Tommaso Meduna, modificato da Luigi Decodo.

I lavori nella Lombardia furono, invece, di nuovo sospesi, di guisa che il tronco da Verona a Brescia e Coccaglio non potè essere aperto all'esercizio che nel maggio del 1854.

Fino a tutto il 1855 furono aperte al pubblico, oltre le linee già ricordate, anche le seguenti:

- Vicenza-Verona lunga km. 48,290 (3 luglio 1849);
- Monza-Camerlata lunga km. 29,762 (6 dicembre 1849);
- Verona-Mantova lunga km. 33,085 (8 aprile 1851) (1);
- Mestre-Treviso lunga km. 20,907 (15 ottobre 1851);
- Porta Vescovo-Porta Nuova a Verona lunga km. 2,928 (dicembre 1852);
- Treviso-Pordenone lunga km. 56,891 (1 maggio 1855);
- Pordenone-Casarsa lunga km. 15,110 (15 ottobre 1855).

Così, dopo venti anni di discussioni sulle strade ferrate, il Lombardo-Veneto possedeva soltanto 400 chilometri di strade ferrate, mentre il Piemonte, pur avendo iniziato le costruzioni assai più tardi, aveva già una rete di ben 711 chilometri.

\* \* \*

Nel 1856 il Governo austriaco, che nel 1852 aveva revocato le concessioni alla Società dei Signori Varé e Wagner, cedette per 90

---

(1) Il Governo austriaco volle, per ragioni strategiche, che la stazione di Mantova fosse situata fuori del raggio delle fortificazioni, cioè 5 chilometri circa fuori della città, e questo fu uno dei motivi per cui tale tratto di strada ferrata non dette risultati economici soddisfacenti.

anni le sue linee ai Signori Rothschild, Duca di Galliera e C., i quali costituirono la Società delle Lombardo-Venete e diedero volutamente nuovo impulso ai lavori di costruzione, cosicchè il 12 ottobre 1857 Milano e Venezia furono finalmente collegate da una ferrovia continua (1).

Questa stessa Società ultimò anche la linea Milano-Magenta, che fu, per l'intero percorso, aperta al pubblico il 1° giugno 1859.

Tra le convenzioni stipulate dalla Società delle Lombardo-Venete ricordiamo quella recante la data 8 aprile 1857 con la quale :

1° - L'I. R. Amministrazione scioglieva i concessionari delle strade ferrate Lombardo-Venete dall'obbligo della costruzione del tronco di strada ferrata Bergamo-Monza previsto dalla concessione 14 marzo 1856 ;

2° - La Società delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale assumeva l'obbligo di costruire un tronco di strada ferrata, da Bergamo diretto verso Cassano, in guisa che mettesse capo ad un punto intermedio fra Cassano e Treviglio sul tronco Milano-Treviglio ;

3° - La Società stessa si obbligava, inoltre, a costruire e porre in esercizio entro cinque anni, da computarsi dall'epoca della conclusione della convenzione in esame, un tronco di strada ferrata che da Treviglio, quale continuazione della strada ferrata Milano-Treviglio, passando per Crema, mettesse capo a Cremona.

4° - La Società assumeva infine l'obbligo di costruire la linea di congiunzione da Treviglio a Coccaglio quando, decorso il termine (di anni 5) stabilito dall'atto di concessione 14 marzo 1856 per la costruzione della rete delle strade ferrate Lombardo-Venete, in base all'esperienza fatta nel frattempo, dovesse mostrarsi tuttora quale necessità pel commercio, ovvero desiderabile nell'interesse dello Stato, la costruzione della linea di congiunzione da Treviglio a Coccaglio.

\* \* \*

Cinque giorni dopo l'apertura all'esercizio della Milano-Magenta tutta Milano era tappezzata di arazzi, di bandiere, di fiori.

Vittorio Emanuele II e Napoleone III, i vincitori di Palestro,

---

(1) Con la costruzione del tronco Treviglio-Coccaglio, (1879) la linea venne sistemata come è ora, con notevole diminuzione del percorso.

di Magenta, di Solferino e di S. Martino, entravano, tra applausi frenetici, nella città gloriosa, finalmente riunita, con tutta la Lombardia, alla Madre Patria.

Per quanto riguarda il Veneto, che fu riunito all'Italia soltanto nel 1866, dobbiamo infine ricordare la costruzione delle seguenti altre linee :

Verona-ex confine tirolese lunga km. 41,657 (23 marzo 1859) ;

Udine-Casazza lunga km. 33,660 (21 luglio 1860) ;

Udine-confine illirico lunga km. 19,437 (3 ottobre 1860) ;

Padova-Rovigo lunga km. 43,690 (11 giugno 1866).





## FERROVIE DEL GRANDUCATO DI TOSCANA

**SOMMARIO :** Concessione della strada ferrata da Firenze a Livorno. — Condizioni e tariffe — Concessione della ferrovia da Pisa per Lucca a Pescia. — Concessione della linea da Firenze a Pistoia. — Concessione della ferrovia senese da Siena ad Empoli. — Ferrovie costruite fino al 1853. — Concentramento nella Società delle Strade Ferrate Livornesi delle Società della Strada Ferrata Leopolda, della Strada Ferrata Maria Antonia e delle Ferrovie Lucchesi.

Con l'affermarsi delle strade ferrate, la Toscana sentì ben presto la necessità di ravvivare i propri commerci con i Paesi d'oltremare mediante una linea che avesse per scalo Livorno.

Per mancanza di capitali da investire nell'impresa, questa non potè per molti anni attuarsi.

In seguito ad intervento di capitalisti stranieri, le due case bancarie Pietro Senn e Comp. di Livorno ed Emanuele Finzi, di Firenze, dapprima separatamente, poi congiuntamente, chiesero la concessione di una strada ferrata da Firenze a Livorno.

La loro domanda fu accolta con sovrana risoluzione del 14 aprile 1838, alle seguenti condizioni :

1° - che nel termine di un anno, o, al più, di mesi diciotto, decorrenti dal 1° maggio 1838, fatti a proprie spese gli studi occorrenti, presentassero un progetto particolareggiato della strada, indicando le modalità di esecuzione ideate così nel pubblico che nel privato interesse ;

2° - che, quando piacesse al Principe di accogliere quel progetto, facessero fede di aver raccolto un congruo capitale azionario, riservando un sesto delle azioni ai capitalisti nazionali e cinque sestimi ai capitalisti stranieri ;

3° - che, nel caso di denegata approvazione, le spese del progetto rimanessero a carico dei richiedenti ;

4° - che le due case bancarie fossero direttamente responsabili nei confronti dei terzi delle anticipazioni che eseguirebbero a garanzia dell'adempimento delle sottoscrizioni, e il governo lo fosse

nei confronti delle due case, ove parte delle anticipazioni stesse fossero versate nelle casse dello Stato.

Con pubblico manifesto i concessionari offrirono 30.000 azioni di lire toscane da L. 1.000 ciascuna, per formare il capitale di lire 30.000.000, giudicato necessario per costruire la linea, e precisarono le modalità della sottoscrizione.

Riportiamo un brano del manifesto stesso, e precisamente la parte con la quale — *more solito* — si magnificavano i vantaggi della impresa.

« Questa impresa presenta i più grandi vantaggi, e, secondo tutti i calcoli che sono stati fatti, poche linee in Europa possono presentare maggiore convenienza di questa. La nuova strada, che la Sovrana munificenza ha già portato al suo termine, e che da Firenze in breve tempo conduce all'Adriatico, venendo connessa con un servizio di battelli a vapore, da Trieste al porto più vicino al suo sbocco, potranno merci e passeggeri, in 48 ore, andarne da Livorno a Trieste, e viceversa, e la sua central posizione ne assicura anche per molti altri lati la prosperità » (1).

Per lo studio del progetto, si provvide alla nomina di una commissione che risultò composta dei Signori: Conte Don Luigi Scristori, Presidente, rev. P. G. Inghirami, delle Scuole Pie, prof. Giuseppe Pianigiani, arch. Francesco Leoni, ing. Tommaso Bianchi, arch. Domenico Giraldi, arch. Giuseppe Martelli, ing. Paolo Folini e arch. Luigi Bettarini, membri.

Tale Commissione presentò il 5 luglio 1838 la sua relazione, diligentissima, e con essa propose un tracciato scorrente lungo la valle dell'Arno.

Il progetto di massima venne allestito, in conformità di detta proposta, da Roberto Stephenson, che, come abbiamo visto, aveva ideata e diretta la costruzione della Ferrovia Londra-Birmingham.

L'approvazione per l'attuazione del progetto venne data con sovrano rescritto del 25 febbraio 1840.

Con tale provvedimento, tra l'altro, si statuiva:

1° - che alla Società anonima da costituirsi, con le norme indicate nel manifesto 24 aprile 1838 dei fondatori, era data facoltà di costruire la strada ideata;

(1) Dal « Manuale dell'azionista della strada ferrata Leopolda, da Firenze a Livorno, ossia collezione de' Documenti riguardanti questa impresa fino al 14 giugno 1841 ».

2° - che tale facoltà non avrebbe avuto vigore alcuno ove i fondatori non avessero raccolto un capitale di L. 17.000.000 ;

3° - che dovesse fissarsi una tariffa dei mezzi di trasporto sia per le persone che per le merci ;

4° - che, spirato il termine della concessione, il Governo sarebbe subingredito alla Società ;

5° - che la linea dovesse essere costruita per intero, e cioè da Firenze a Livorno.

Il definitivo *motuproprio* di concessione fu emanato il 5 aprile 1841.

I lavori della prima sezione da Livorno a Pisa, che avrebbero dovuto compiersi in 15 mesi soltanto, si protrassero invece per un periodo di tempo assai più lungo. Infatti tale sezione, lunga Km. 12,300, fu terminata ed aperta al pubblico esercizio il 14 marzo 1844, e cioè tre anni dopo avvenuta la concessione.

Le tariffe furono stabilite come appresso :

*Viaggiatori :*

Nelle carrozze chiuse di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	paoli 3
» » scoperte di 2 <sup>a</sup> » . . . . .	» 2
» » » di 3 <sup>a</sup> » . . . . .	» 1

*Merci :*

Per ogni peso di libbre 2.000, paoli 5 per il trasporto propriamente detto, più paoli 5 per spese accessorie.

I prodotti di esercizio per il primo trimestre furono molto elevati, cosicchè il corso delle azioni, che l'aggiotaggio aveva fatto cadere, risalì e l'impresa ebbe un nuovo vigoroso impulso.

Le altre sezioni, e precisamente : la Pisa-Pontedera, della lunghezza di Km. 19,359, fu aperta all'esercizio il 19 ottobre 1845 ; la Pontedera-Empoli, della lunghezza di Km. 26,800, il 21 giugno 1847 ; la Empoli-Firenze (Bivio Porta al Prato), della lunghezza di Km. 29,270, il 10 giugno 1848.

Pure il 10 giugno 1848 venne inaugurata la tratta Firenze (Porta al Prato)-Firenze (S. Maria Novella) lunga Km. 4.027.

La seconda linea progettata per la Toscana fu la Pisa-Lucca.

Con motuproprio del 10 dicembre 1841, il Duca di Lucca accolse l'istanza con la quale i Signori Carlo Minutoli Tegrini, Tommaso Giannini, Avv. Pasquale Berghini, Felice Francesconi e Giuseppe

Vitali avevano chiesto la concessione privilegiata per l'esercizio di una linea fra le due predette città.

Analoga concessione fu accordata dal Granduca di Toscana, per la tratta che ricadeva nel proprio territorio.

Come per la strada Leopolda, fu pubblicato un manifesto per proporre l'ordinamento di una Società Anonima per azioni (2.500 azioni del valore nominale di lire lucchesi 4.000 ciascuna) e, successivamente, fu aperto un registro per le sottoscrizioni nelle città di Firenze, Prato, Pistoia, Pescia, Lucca, Pisa e Livorno.

Gli intendimenti dei promotori furono ampiamente illustrati nel proemio al « Manuale dell'azionista della strada ferrata da Lucca a Pisa, o Raccolta dei principali documenti riguardanti questa impresa ; Lucca 1844 ».

Del proemio stesso è notevole questo passo :

« Però confidiamo che quelle linee (1), da noi fatte tracciare sulla nostra carta topografica, debbano fra non molto vedersi sul terreno effettivamente condotte. Ed allora solamente avranno questi Stati un ordine così compiuto di strade ferrate, dal quale tali e sì mirabili verranno gli effetti da superare di gran lunga ogni umana previdenza ; perocchè a niuno crediamo possa esser dato discernere fin dove debbano salire la civiltà, la bellezza, la prosperità di questa divina Toscana, quando la maggiore e più cara parte di essa sarà convertita quasi in una sola città, avente un milione di abitanti, e per reggia Firenze, e per lido Livorno ».

Approvati dai due governi interessati i capitoli per la costruzione della strada, secondo il progetto compilato dall'Ing. Bianchi, e dichiarata definitivamente costituita la Società, furono subito iniziati i lavori.

Il tratto Bagni di S. Giuliano-Lucca (Km. 14,810) fu aperto all'esercizio il 29 settembre 1846, e il tratto Pisa-Bagni di S. Giuliano (Km. 6,020) il successivo 15 novembre.

Più tardi, però, la Società concessionaria fece fallimento, e la linea, venduta all'asta, fu acquistata dal Governo.

Siena non volle essere da meno di Lucca.

Per iniziativa di alcuni benemeriti cittadini e principalmente del Prof. Giuseppe Pianigiani (2), che si era offerto di redigere gra-

(1) Si intendeva prolungare la linea Pisa - Lucca fino a Pistoia, e da Pistoia a Firenze per Prato.

(2) A proposito del Pianigiani, nel « Bollettino delle Strade Ferrate » (A. XV

tuitamente un progetto di strada ferrata da Siena ad Empoli, fu pubblicato il 14 agosto 1844 un manifesto col quale si invitavano i senesi a sottoscrivere la somma di L. 4.000, occorrente per lo studio sul terreno del progetto stesso (canneggiatori, aiuti, ecc.).

La somma fu agevolmente raccolta e, in seguito, aumentata con nuove oblazioni.

Con rescritto del 9 settembre 1844 il Granduca di Toscana concesse al Comitato dei Promotori Senesi di fare gli studi in parola e consentì che venisse in seguito sottoposto alla sovrana sanzione un progetto per l'indicata ferrovia « particolarizzato, ed in ogni suo rapporto completo, da eseguirsi per conto e rischio di una privata Associazione subordinatamente alle condizioni che la suprema Autorità trovasse opportuno d'ingiungere ».

Presentato il progetto tecnico dal Pianigiani, e lo statuto della costituenda Società Anonima per l'esercizio della linea dal Comitato promotore, l'uno e l'altro venivano approvati con motuproprio sovrano del 5 giugno 1845. Venne, così, sciolto il Comitato predetto e fu nominato il Consiglio di Costruzione e di Amministrazione della costruenda strada (1).

La linea lunga Km. 63,942 fu inaugurata il 14 ottobre 1849 e per la sua situazione geografica venne denominata Centrale Toscana.

n. 24), Dino Carina scriveva : « Ci dicevano oltr'alpe che il genio degli Italiani si mostrava impotente a soddisfare i nuovi bisogni dei tempi mutati ; ammiravano tra noi i campanili e le cupole, ma ci spregiavano come indegni e fiacchi cultori dell'industria presente. Notavano con dilleggio che, per qualunque impresa avesse richiesto il soccorso della scienza o dell'arte moderna, eravamo costretti a ricorrere alle capacità straniere, ma il Pianigiani seppe mostrare che il genio dell'arte italiana non si rifiutava ad accogliere e dispiegare nobilmente anche le nuove forme richieste dai tempi diversi e, come un giorno ad onore della religione aveva saputo innalzare i monumenti che adornano le città nostre, oggi si apparecchiava a vincere le resistenze della natura onde affrettare quell'affratellamento di popoli, pel quale si ottiene che le nazioni divengano libere, grandi e sicure. Il valente esecutore dell'opera che abbiamo accennata poté appena vederne il compimento che ben tosto una fiera malattia, di cui forse furon cagione non ultima le fatiche durate e le pene che gli fruttarono per la malevolezza degli invidi suoi detrattori, lo tolse di vita. Grave sventura che la calunnia e l'invidia si facciano più velenose e più fiere quanto più nobili sono gli intelletti che prendono di mira, quanto più intemerate sono le coscienze che vanno a colpire. Ma quanti onorano l'ingegno, il sapere e la probità vorranno sempre venerare la memoria di Giuseppe Pianigiani come una gloria incancellabile della scienza d'Italia ».

(1) Vedi : *Collezione di documenti riguardanti la Soc. An. della Strada ferrata Centrale Toscana ad uso dei suoi azionisti*, Siena, Porri, 1847.

Per essa il Governo aveva, l'anno avanti, garantito l'interesse minimo del 3 % sul capitale di 10 milioni.

Fra gli altri atti di concessione del Granduca di Toscana, vanno ricordati quelli concernenti le linee :

- 1° - Livorno-Confini romano (4 aprile 1845) (revocata nel 1847) ;
- 2° - Pistoia-Confini bolognese (detta dell'Appennino) (4 aprile 1845) ;
- 3° - Firenze-Pistoia per Prato (25 giugno 1845).

Le direttive generali per l'esecuzione delle linee concesse furono emanate, d'ordine di S. A. I. e R., dalla Reale Consulta il 15 aprile 1845.

Fra il 1847 ed il 1853 furono inaugurate altre linee o tronchi di linea :

- 1° - Lucca-Altopascio (Km. 13,970) l'11 giugno 1848 ;
- 2° - Altopascio-Montecarlo S. Salvatore (Km. 4,650) il 16 luglio 1848 ;
- 3° - Montecarlo S. Salvatore-Pescia (Km. 4,480) il 26 dicembre 1848 ;
- 4° - Pistoia-Prato (Km. 15,950), il 12 luglio 1851 ;
- 5° - Pescia-Bagni di Montecatini (Km. 6,910) il 1° luglio 1853.

Nel 1853 il Governo accordò ai fratelli Gandell di Londra la concessione della linea Firenze-Perugia.

Nel 1854, alla Società della Centrale Toscana venne accordata la concessione del prolungamento della linea fino a Bettolle e Torrita, per una durata di 150 anni e con un sussidio annuo di L. 170.000 fino al 1950, epoca in cui sarebbe venuta a scadere la garanzia del 3 % sul capitale di 10 milioni, costituito per la costruzione della Empoli-Siena.

La prima parte della linea, fino a Sinalunga (58 chilometri) era terminata nel 1859, e l'altra, fino a Torrita (6 chilometri) nel 1860.

A conclusione di quanto abbiamo fin qui detto, può affermarsi che, col 1853, la Toscana aveva quasi compiuta la sua rete della complessiva lunghezza di 259 chilometri, comprendente :

- la strada Leopolda, di 110 chilometri, da Firenze per Pisa a Livorno ;
- la Lucchese, di 46 chilometri, da Pisa per Lucca a Pescia ;
- la Maria Antonia, di 35 chilometri, da Firenze per Prato a Pistoia ;
- la Senese, di 68 chilometri, da Empoli a Siena (Centrale Toscana).

La rete era esercitata da quattro distinte Società :

La Società Anonima della strada ferrata Leopolda ;

La Società della strada ferrata Centrale Toscana ;

La Società della strada ferrata Maria Antonia ;

La Società delle ferrovie lucchesi.

Già, fino dal 1850, erano state iniziate trattative fra la Società Anonima della strada ferrata Leopolda e quella della strada ferrata Maria Antonia, per la fusione delle due Società ; ma tali trattative non ebbero una felice conclusione.

Il 6 marzo 1856 la prima delle dette due Società deliberò di acquistare la strada ferrata da Lucca a Pisa dalla Società delle Ferrovie Lucchesi : il prezzo, i patti e le condizioni furono stabiliti in un atto privato, stipulato in Firenze il 31 agosto 1855.

Senonchè la Società della Leopolda, prima di addivenire allo acquisto definitivo, ritenne opportuno di proporre all'Avvocatura Regia il quesito se per l'acquisto stesso occorresse la preventiva autorizzazione sovrana e, avutane risposta affermativa, furono iniziate le pratiche all'uopo occorrenti.

L'autorizzazione venne negata col seguente rescritto :

S. A. I. e R. il GRANDUCA

*VISTA* la precedente Sovrana Risoluzione del 28 del perduto mese di novembre, con la quale, sull'analogo dubbio promosso dalla Direzione della Società per la Strada Ferrata Leopolda, dichiaravasi non potere detta Società farsi acquirente della Strada Ferrata Lucca-Pisa, senza averne ottenuta una speciale Sovrana approvazione ;

*VISTA* la domanda che, per ottenere questa speciale approvazione Sovrana, inoltravasi in nome di essa Società nel 30 novembre, e ripetevasi nel 6 del corrente mese, dopo che in Adunanza Generale era stato dagli Azionisti votato il predetto acquisto ;

E considerata la congruità di non permettere che alcuna delle Società concessionarie delle Strade Ferrate Toscane venga ad esercitare sulle altre linee una influenza per avventura disturbatrice del movimento connaturale a ciascuna di esse che il servizio pubblico sta ragionevolmente per ripromettersi ;

*NON* ha creduto opportuno di concedere l'autorizzazione richiesta.

Nel sodisfare al preciso incarico che, con ufficiale di questo giorno del Ministero delle Reali Finanze, mi viene ingiunto, di prontamente partecipare alla Società per la Strada Ferrata Leopolda la sopra trascritta So-



vrana Risoluzione, rimango in aspettativa di analogo riscontro e mi onoro anche una volta ripetere.

Di V. S. Illustrissima  
Devot. Obbl. Servitore  
G. MANTELLINI.

Dall'Avvocatura Regia li 6 dicembre 1858.

Illustrissimo Sig. Pietro Iginò Coppi Assessore.

Provveditore ff. del Direttore per gli Affari Sociali della Strada Ferrata Leopolda.

La Società non mancò di lamentarsi della decisione adottata col rescritto: ma senza alcun risultato.

La incomprendione da parte del Governo dei vitali interessi delle ferrovie toscane e, soprattutto, gli ostacoli frapposti all'unione delle ferrovie stesse alla rete lombardo-veneta, ridussero le Compagnie esercenti a mal partito.

Sansone D'Ancona, esaminando nel « Bollettino delle Strade Ferrate » (1858) la situazione delle ferrovie del granducato scriveva:

« Se volessimo prendere a disamina la situazione economica della maggior parte delle Società nostre (Toscane) ne resteremmo sgomentati e addolorati. Ci parrebbe di vedere un *mare magnum* di debiti, e corpi rachitici che traggono un'esistenza infermiccia, e mal si reggono sulle gambe. La Lucca-Pistoia è in istato di fallimento; la Lucca-Pistoia conta i suoi debiti a categorie che sommano a una mezza dozzina; la Centrale Toscana ha pur essa debiti non pochi, e la Maria-Antonia distribuisce à suoi azionisti magrissimi *dividendi*, senza riparare agli urgenti restauri di cui la linea abbisogna. Riguardo poi alla Ferdinanda, nessuno potrà asserire che goda di molta vitalità, quando non vediamo ancora compiuto il primo tronco che da tanto tempo doveva essere aperto al pubblico, e quando ignoriamo qual parte del suo capitale sociale siasi fin qui accumulato ».

Tale descrizione delle condizioni economiche delle linee Toscane è assolutamente sincera. Infatti ci risulta che nel 1858 (dicembre) La Leopolda vedeva le sue azioni in discapito del 15 per cento, la Centrale Toscana del 60 per cento, la Lucca-Pistoia dell'85 per cento, mentre la Maria-Antonia distribuiva agli azionisti un interesse dell'1 e mezzo per cento trascurando la manutenzione della linea, e la Ferdinanda non riusciva a collocare le proprie azioni.

La Società della strada ferrata Leopolda chiese nuovamente l'autorizzazione di acquistare la strada ferrata Lucca-Pisa nel 1859 al

Governo provvisorio, che l'accordò senz'altro. Ciò che diede motivo al Presidente della Società, Carlo Schmitz — in occasione dell'adunanza generale degli azionisti, tenutasi a Firenze il 17 novembre 1859 — di recriminare contro gli abominevoli errori del cessato Governo e di elevare un inno a quello novellamente instauratosi :

Ecco le sue parole :

« Per altro, venendo oggi a sottomettermi il progetto dell'acquisto de' tronchi che servono a diramare la nostra linea verso Pistoia, noi siamo in ben altre condizioni.

Il Governo, libero e civile, che oggi con tanta sapienza regge le sorti della Toscana, rannodandole al comune interesse nazionale, ha perfettamente compreso la sua posizione rispetto a quella che, tra le industrie, è tanta parte di vita sociale, le strade ferrate. Ha compreso che niun mezzo può essere più efficace a rannodare le sinora disgregate parti d'Italia, quanto una rete che, mossa quasi da unico spirito, si stenda per quanto la patria lingua si stende ; ha compreso che nulla potrebbe valer meglio a dare unità di espansive e armonizzanti tendenze alle Linee, di cui questa rete deve comporsi, quanto lo spirito intraprendente, il tornaconto medesimo delle Società che le amministrano. Ha sentito, e dimostrato col fatto, come vero ufficio de' Governi sia, non comprimere con diffidenza questa leva potente della moderna civiltà, non contrariarla con meschine e grette vessazioni, fondate su vecchi pregiudizi economici : ma favorirne invece lo slancio, associarsi col prestigio della propria autorità alle naturali larghe tendenze di questa provvidenziale industria, per la quale nulla è più odioso e letale quanto la ristretta vita di municipio. Tutto questo dicendo, o Signori, è lo stesso che dirvi come le antiche aspirazioni siano state apprezzate ed incoraggiate dall'attuale Governo. Il quale, se non poteva riparare a quell'imprevidenza che, in poco più di quaranta miglia, tra Firenze e Pisa aveva creato quattro linee per le comunicazioni a cui una sola sarebbe stata bastevole, non poteva restare indifferente all'inutile spreco di valori improduttivi necessitato dalla quadruplice di quelle. Nè poteva sfuggirgli come siffatta molteplicità di amministrazioni, più che inutile, fosse dannosa, elevando in proporzione il costo dei trasporti, e ponendo le probabilità d'una concorrenza rovinosa reciprocamente, e compromettente il buon servizio del pubblico. E d'altra parte nè indifferente poteva restargli, nè oscuro nelle sue ragioni, il fatto anormale della interruzione di costesti tronchi ne' due punti più importanti, Pisa e Firenze : e questo

non ad altro era da addebitare che alla reciproca nullità economica, alle rispettive diffidenze, a quell'isolamento insomma, per cui, così in questo come in ogni elemento sociale, i piccoli, divisi, si noccono reciprocamente e restano impotenti, laddove uniti s'aiutano a vicenda e si fanno potenti » (1).

Nel 1860 la Società Anonima della Strada Ferrata Leopolda, quella della Strada Ferrata Maria Antonia e quella delle Ferrovie Lucchesi addivennero alla completa loro fusione in una nuova e forte Società che si denominò « Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi ».

Del raggruppamento non volle far parte la Società della Strada Ferrata Centrale Toscana, che preferì continuare la gestione della propria linea, da Empoli a Siena, per proprio conto.

---

(1) Atti Sociali della Soc. An. della Strada Ferrata Leopolda. Processo verbale della 25ª adunanza generale tenuta a Firenze il 17 novembre 1859.

## FERROVIE DELLO STATO PONTIFICIO

SOMMARIO : Prevenzioni contro il nuovo mezzo di trasporto — Politica ferroviaria di Pio IX. — Concessione della ferrovia da Roma a Frascati. — Concessione della ferrovia da Roma a Civitavecchia. — Linee da Roma ad Ancona, da Ancona a Bologna e da Bologna a Ferrara. — Ferrovia da Roma a Ceprano.

Nell'epoca in cui Thiers definiva le ferrovie come un « giocattolo senza avvenire » e severi ministri inglesi, in una riunione indetta a Manchester, dichiaravano con puritana solennità che la locomotiva era in contrasto con la legge divina e con i più duraturi interessi del consorzio umano, non può destare meraviglia che la Chiesa abbia esitato alquanto prima di ammettere, come conforme ai precetti della morale cristiana, l'impiego del nuovo mezzo di trasporto.

Si citano, infatti, ordinanze della Curia di Roma con le quali si interdice ai sacerdoti di dare l'assoluzione a chiunque rischia la sua vita sopra le macchine infernali che violano le leggi della natura sulla velocità.

Un vescovo del Mezzogiorno della Francia consigliava, con propria pastorale, ai fedeli della sua diocesi di non sollecitare l'impianto di stazioni nel proprio territorio « perchè la ferrovia è un mezzo di dissipazione e di disordine per la grande facilità che offre di abbandonare la vita calma dei campi per l'agitazione malsana della città ».

A rigore non può dirsi che quel Vescovo fosse privo di antiveggente, per quanto unilaterale, saggezza se, a distanza di un secolo, più di un governo ha dovuto preoccuparsi del fenomeno dell'urbanesimo, e combatterlo energicamente per salvaguardare l'equilibrio economico e sociale della nazione.

D'altra parte la Chiesa ha ben ragione di esaminare tutti i problemi che involgono la sicurezza della vita umana con una certa intransigenza, essendo essa la suprema moderatrice della morale nel mondo.

Quando, però, la ferrovia, stante i progressi conseguiti dalla

tecnica, parve potersi impiegare con relativa sicurezza, il Governo Pontificio non esitò ad introdurla nel suo Stato.

Pio IX, giunto al Pontificato, volse ben presto il pensiero alle strade ferrate e all'effetto di un approfondito esame dei progetti relativi alle costruzioni ferroviarie nei domini della Santa Sede, nominò una commissione consultiva in Roma composta dei Monsignori: Roberti uditore della R. C. A.; Marini Governatore di Roma; Antonelli Tesoriere Generale; Grassellini pro-Presidente del censo con l'incarico di segretario.

Alla Commissione furono aggregati illustri e dotti personaggi, fra i quali ricordiamo il Duca di Rignano D. Mario Massimo e il Principe Caetani (1).

Non disdegnò inoltre il detto Pontefice che il suo augusto nome figurasse per primo nell'albo degli azionisti, come si rileva dalla seguente circolare, indirizzata da Monsignor Milesi ai Presidi delle Provincie, per illustrare gli scopi in vista dei quali il Santo Padre era già addivenuto alle prime concessioni:

« Siccome è di già noto alla S. V. Ill.ma e Rev.ma, il Santo Padre ha approvato i decreti di concessione della strada ferrata da Roma a Civitavecchia e da Roma a Foligno, Ancona, Bologna e Ferrara. Il Governo Pontificio, nell'accordare tali concessioni, aveva presenti le seguenti riflessioni.

« Considerava che, rendendosi ogni giorno più estesi questi mezzi di comunicazione, non potesse più a lungo differirsene l'applicazione allo Stato, ed essere conveniente che Roma, centro della vera religione, presentasse facili gli accessi a quanti vi convengono per venerarvi le tombe degli Apostoli e per consolarsi della presenza del Vicario di Gesù Cristo.

« Secondariamente ha stimato che l'invitare vistosi capitali esteri ad un collocamento nel suo territorio dovesse tornare a consolidamento del suo credito pubblico, ad incremento dell'agricoltura e del commercio ed al più spedito disbrigo degli affari fra le Provincie e la Capitale, senza dire il gran numero di operai ed artefici che, per tal mezzo, troveranno occupazione e sussistenza.

« Il Santo Padre si è degnato di permettere che il suo venerato nome figuri per primo nell'albo degli azionisti » (2).

(1) Vedi: *Almanacco per lo Stato Pontificio*, Anno terzo, Bologna 1847.

(2) Sull'argomento forniscono interessanti notizie: Giacomo Margotti, nel suo libro *Le vittorie della Chiesa nel primo decennio del Pontificato di Pio IX*, edito

Sulle decisioni del Papa influì certamente l'azione svolta dal capitano Giacomo Antonio Ganzoni e dall'ingegnere Carlo Scarabelli, col patrocinio del Cardinale Vanicelli Casoni, legato pontificio a Bologna, per un rapido e savio ordinamento di strade ferrate nelle Province dello Stato Pontificio dette delle *Legazioni* (Bologna, Ravenna, Forlì, Urbino, Pesaro, Ancona e Ferrara).

Cronologicamente le prime deliberazioni per la costruzione di strade ferrate risalgono al 1846 e si riferiscono alle linee che dovevano congiungere Roma a Ceprano (confine del reame di Napoli), a Civitavecchia, a Porto d'Anzio e a Bologna.

La notificazione del 7 novembre di detto anno dichiara che « assicurata la costruzione di queste linee, il Governo si riservava di prendere nella dovuta considerazione la linea che da Foligno metta verso Perugia e Città di Castello per la Valle del Tevere, ed anche altre linee di comunicazione con gli Stati vicini, allorchè ne fosse riconosciuta la necessità o la evidente utilità per lo Stato Pontificio ».

La Ferrovia Roma-Frascati fu concessa nel 1856 alla Società Pio Latina.

I tre tronchi della linea stessa (Roma Termini-Bivio Mandrione, Bivio Mandrione-Ciampino, Ciampino-Frascati) furono contemporaneamente ultimati ed aperti all'esercizio il 14 luglio 1856.

---

a Milano nel 1857, e Giovan Francesco Maguire, membro del Parlamento inglese, nel libro « *Roma, il suo Sovrano e le sue istituzioni* », edito a Firenze nel 1858. Il Maguire, fra l'altro, scrive : « Dalla prima ora del suo regno, Pio IX era desideroso di incoraggiare l'introduzione delle vie ferrate, ed adottò quanti mezzi ebbe in suo potere per ridurre ad effetto questo suo desiderio ». E, parlando della linea di Ancona : « Un gran numero di azioni della linea di Ancona per desiderio del Papa sono state riservate a' suoi sudditi, e, stimolati dall'esempio del Santo Padre, il cui nome incomincia la lista dei contribuenti, Prelati, Principi, Ordini Religiosi-- in verità tutte le classi — sono entrati in questa intrapresa nazionale con un ardore che giunge all'entusiasmo ». E più oltre c'informa che : « il Santo Padre ha avuto il piacere di vedere coi propri occhi il progresso di questi ultimi lavori durante il suo recente viaggio pei suoi domini. La rigidità del tempo non lo ha trattenuto dal lasciare la sua carrozza, visitare i lavori, ed indirizzare parole amorevoli e d'incoraggiamento alle persone impiegate ». Una particolareggiata narrazione di una visita fatta nel 1857 da Pio IX ai lavori della ferrovia dell'Italia Centrale si ha nel libro : « Pio IX ed i suoi popoli nel 1857, ossia Memorie intorno al viaggio della Santità di N. S. Papa Pio IX per l'Italia Centrale », Roma, Tip. dei SS. Palazzi Apostolici, 1861, Tomo II, pag. 357 e segg. In occasione di tale visita fu collocata, con l'assistenza degli ingegneri G. L. Protche, A. Alard e Breda, una pietra angolare sulle fondamenta della settima pila del ponte a quindici archi progettato per valicare il Reno.

La stazione, in Roma, fu costruita a tre chilometri fuori Porta Maggiore.

I viaggiatori vi pervenivano usufruendo del servizio di omnibus in partenza da Piazza Montecitorio.

Precedette l'inaugurazione della linea (7 luglio 1856) un solenne *Te Deum* cantato dagli alunni dell'Istituto di San Michele e la pontificale benedizione del treno impartita da Mons. Palermo.

Al viaggio inaugurale parteciparono i Cardinali Antonelli, Cagiano, Altieri e Roberti, nonchè il Ministro dei Lavori Pubblici Mons. Milesi. Il percorso fu coperto, senza incidenti, in soli 28 minuti.

Un sontuoso banchetto, al quale parteciparono gli Eminentissimi Porporati, fu servito nella Villa Torlonia.

Narra il De Cesare (1) che il concerto, diretto dal Maestro Mililotti, suonò una specie di marcia ferroviaria imitante lo sbuffo della macchina, lo stridore dei freni, il rumoreggiare del treno in cammino e i fischi e gli scampanii di partenza.

La marcia fu ripetuta ed acclamata in Piazza Colonna.

Il canonico G. Carletti, cui l'essere un molto pio sacerdote non impedì di essere un men che mediocre poeta, celebrò (per così dire) l'avvenimento col seguente sonetto dedicato ai Direttori dell'opera York, Guarino e De Vitry Harlingue (2) :

*Non valse scoglio a contrastar l'idea  
Che forte ingegno con sapienza ordiva,  
Il Ferreo Calle onde desir s'avea  
Alle fervide ruote alfin s'apriva.*

*Tripludia il Tuscolan si loda e bea  
Fa plauso al Franco e all'Anglo in ogni riva ;  
E il patrio Genio ch'a gioir scendea  
Alterna carmi a quei festosi evviva :*

*Germe d'Eroi, dicendo, omai ti desta  
A maggior gloria, e mira il bel destino  
Ch'al gran Tarpeo ti congiunge e innesta.*

*E meco vieni nel Novel Giardino  
A còrre fiori, farne serti, e in festa  
Harlingue incoronar, York, e Guarino.*

(1) DE CESARE RAFFAELE, *Roma e lo Stato del Papa dal ritorno di Pio IX al 20 settembre*, Roma, Forzani, 1907.

(2) Pubblicato in foglietto volante a Roma nel 1856.

Al Papa fu dalla Società concessionaria della linea donata per l'occasione una magnifica carrozza, costruita a Parigi nello Stabilimento di Clichy della « Compagnie Générale (Belge) de matériels de chemin de fer », sui disegni dell'ing. Trelat e con il concorso dei più noti artisti dell'epoca. Tale carrozza attualmente si ammira al Museo di Roma (1).

I buoni romani gradirono molto l'istituzione della linea che veniva a collegare l'Urbe alla cittadina che tanta magnificenza di ville spiega sulle pendici settentrionali dei Colli Albani e sembra che, specie nei primi tempi, accorressero in gran numero alla Stazione per assistere allo spettacolo inusitato della partenza dei convogli ferroviari.

Ci sia perdonato se, a questo proposito, anche per temperare l'aridezza della materia, ci permettiamo di riportare da un raro opuscolo dell'epoca (2) un brano, col quale l'anonimo autore esorta al viaggio le graziose romane :

« Coraggio, dunque, o graziose Romane: abbandonatevi con fiducia sui molli sedili di una carrozza, che rappresenta la più bella, la più utile conquista del nostro secolo. Vedete come una turba di aspiranti fanno ala alla strada, curiosi di vedere come muove, come parte, desiderosi di sapere come arriva, come si ferma questa locomotiva, che sospirammo lunghi anni, che non nacque, e travolse le fortune di tanti generosi, che pur volevano dotare il nostro paese di una sì utile istituzione ».

Nello stesso anno 1856 (decreto 23 aprile 1856) alla Società Casavaldès e C. (3), che formò in seguito la *Società della Strada ferrata Pio Centrale*, fu concesso il diritto di costruire ed esercitare la linea

(1) Le altre due carrozze del treno papale, conservate nello stesso Museo, furono offerte dalla Società Generale delle Strade Ferrate Romane allo stesso Papa per i suoi viaggi sulla linea della compagnia Roma-Civitavecchia.

Esse furono costruite sotto l'abile direzione del Noseda, a Parigi, nello Stabilimento della Ditta Delettrez et Compagnie nel 1858. Vedi: « Giornale delle Strade Ferrate », Anno II, n. 21.

(2) Un viaggio da Roma a Frascati sulla strada di ferro aperta al pubblico il giorno 7 luglio 1856 — Cicalata — Roma, Tipografia di Gaetano Chiassi.

(3) La Società Casavaldès era rappresentata dal Sig. Felice Valdès de Los Rios, Marchese di Casavaldès, e da Luigi Maria Manzi di Civitavecchia, dietro i quali, però, a detta del De Cesare (*op. cit.*), si celavano alcuni grandi Signori di Spagna e, fra questi, il Duca di Rianzarés, Nunoz, secondo marito della regina Maria Cristina.



Roma-Civitavecchia, in conformità del progetto definitivo, redatto dall'Ing. Guérin del Corpo d'acque e strade francesi.

I lavori furono inaugurati da Pio IX il 9 ottobre dello stesso anno a tre chilometri da Porta Portese in località denominata Santa Passera.

Il 14 successivo, il sovrano Pontefice intervenne anche alla posa della prima pietra della stazione di Civitavecchia.

Leggiamo nel « Giornale delle Strade Ferrate » (Anno 1º, n. 17, pag. 258) :

« Alle ore quattro pomeridiane, circa, l'augusto Pontefice Pio IX giungeva al luogo, accompagnato dalla sua nobile corte.

« Appena Sua Beatitudine fu asceso in trono, S. E. R.ma Monsig. Ministro del Commercio e dei Lavori Pubblici conducevale innanzi gli Amministratori della Società, signori, conte Filippo Antonelli, cav. Giuseppe del Castillo e Ayença, Adolfo Cochery e Luigi Maria Manzi. Inginocchiatisi questi sui gradini del trono, il Sig. Cochery, Amministratore delegato, pronunziava il breve discorso seguente :

« Beatissimo Padre,

« Il Consiglio di Amministrazione della nostra Società è lieto e riconoscente nel vedere che la Santità Vostra siasi degnata onorare dell'augusta sua presenza l'attuale cerimonia.

« Ciò forma la più grande ricompensa delle nostre cure, e delle nostre incessanti sollecitudini. Vostra Beatitudine può essere certa di tutta la premura della Società, la quale ha limitato il tempo della costruzione alla metà di quello, che le era stato concesso nei capitoli.

« Si compiacchia pertanto la Santità Vostra spandere la sua benedizione sui nostri lavori, i quali avranno per risultato il compimento d'un'opera che tanto deve influire in prò del commercio, e della agricoltura nello Stato della Santa Sede ».

« Il Santo Padre benignamente rispose : che ben volentieri benediceva ai lavori intrapresi pregando il Signore a voler disporre, che anche quest'opera torni a sua gloria e ad universale vantaggio

« L'amministratore delegato supplicava il Sommo Pontefice a voler imporre il nome alle prime dieci locomotive per la sezione di Civitavecchia. Il Santo Padre si compiacque annuire, ed i nomi furono : S. Pietro, S. Paolo, S. Filippo Apostolo, S. Raffaele Arcangelo, Santa Firmina, Pio IX, Vaticano, Roma, Civitavecchia, Mediterraneo ».

Con l'imposizione di tali nomi le macchine infernali ottenevano una solenne e definitiva riabilitazione!

La linea Roma-Civitavecchia, che presenta come notevole ed ardua opera d'ingegneria un ponte girevole in ferro sul Tevere, fu compiuta in meno di tre anni (1) e la corsa di prova ebbe luogo il 25 marzo 1859. L'apertura all'esercizio seguì il 16 aprile successivo con la consueta cerimonia religiosa. « Questa mattina alle ore 8  $\frac{1}{2}$  antimeridiane » scriveva il « Giornale delle Strade ferrate » (Anno II, n. 43, pag. 666) « S. E. Mons. Vicegerente si recava alla stazione di Roma dove era stato apparecchiato all'uopo un'altare per compiere la religiosa cerimonia.

« La macchina S. Raffaele Arcangelo e molto numero di vagoni erano schierati sulla linea : molto il popolo accorso a vedere. Intuonato il *Benedictus* e le altre preci richieste dalla circostanza, S. E., discesa dall'altare, ha impartito la benedizione alla strada, alla macchina, ed ai vagoni, al personale della ferrovia e agli altri circostanti ; quindi si è ricondotta all'altare, dove intuonato il *Te-Deum*, la cerimonia religiosa ha avuto fine. Ugual cerimonia aveva luogo in pari tempo alla stazione di Civitavecchia ».

Il primo convoglio, composto di 17 vagoni percorse la linea in due ore e mezza precise.

Nella stazione di Porta Portese figurava, bene in vista, un avviso col quale i Signori viaggiatori venivano ammoniti di trovarsi con i loro bagagli alla stazione venti minuti prima della partenza e di pagare anticipatamente il prezzo del biglietto che, per la sola andata, costava lire 9,80 per la prima classe e lire 6,30 per la seconda.

Con altro decreto 21 maggio 1856 fu concessa alla stessa Società la costruzione e l'esercizio delle linee da Roma ad Ancona e da Ancona a Bologna : la linea da Roma ad Ancona, secondo il progetto, « doveva toccare Orte, Terni, superare il Colle Cervio, lambire Folligno, attraversare l'Appennino al Colle di Fossato, avvicinarsi a Fabriano e congiungersi, seguendo la vallata dell'Esino, alla linea da Ancona a Bologna ».

Il Governo Pontificio garantiva alla Società, a forfait, un prodotto netto annuo di 10 milioni di franchi fino — nientemeno! — al 21 marzo 1910.

---

(1) Il costruttore Debrousse affrettò i lavori per non perdere il premio di un milione che fu, infatti, sborsato al costruttore stesso dalla Banca Pontificia il giorno in cui venne inaugurata la linea.

L'impresa fu annunciata nel 1857 con un grande programma che fissava il capitale sociale in L. 165 milioni, e cioè 85 milioni in azioni da L. 500 ciascuna e 80 milioni in obbligazioni.

Per allettare i capitali si prometteva un beneficio del 21 %.

Successivamente il capitale azionario fu diminuito della metà e, quindi, divenne insufficiente all'esecuzione dell'opera.

Non è da meravigliare, pertanto, se il tronco Roma-Orte fu aperto all'esercizio soltanto il 1° aprile 1865 e i tronchi Foligno-Terni e Terni-Orte il 4 gennaio 1866.

A titolo di curiosità riproduciamo le tariffe previste per l'esercizio della linea Roma-Ancona :

*Per viaggiatore - chilometro :*

Prima classe . . . . .	Baiocchi 2 e cent. 5
Seconda classe . . . . .	Baiocchi 2
Terza classe . . . . .	Baiocchi 1 e cent. 2

*Per bestiame - per capo e per chilometro :*

Buoi, vacche, cavalli, muli, ecc. . . . .	Baiocchi 2 e cent. 5
Vitelli e porci . . . . .	Baiocchi 0 e cent. 8
Montoni, pecore, agnelli . . . . .	Baiocchi 0 e cent. 4

*Per merci (divise in tre categorie) e per tonnellata-chilometro :*

1 <sup>a</sup> categoria . . . . .	Baiocchi 10
2 <sup>a</sup> categoria . . . . .	Baiocchi 7
3 <sup>a</sup> categoria . . . . .	Baiocchi 6

Sempre nel 1856, e precisamente in data 24 dicembre, il Ministro del Commercio e dei Lavori Pubblici, Milesi, indirizzava agli amministratori della Società Generale delle Strade Ferrate Romane la seguente lettera che riteniamo interessante riprodurre integralmente :

STATO PONTIFICIO

MINISTERO DEL COMMERCIO E DE' LAVORI PUBBLICI

N. 15833.

Roma, 24 dicembre 1856.

Col pregiato foglio in margine citato domandavano le SS. LL. come Amministratori della Società concessionaria della Ferrovia Pio Centrale e in nome di essa Società l'autorizzazione :

1° - Di eseguire gli studi del prolungamento della linea di Ancona

a Bologna tanto dalla parte di Ferrara ; quanto verso i confini del Regno di Napoli al Tronto lungo la spiaggia dell'adriatico.

2° - Di eseguire parimenti gli studi della linea da Arezzo a Roma per mezzo di un congiungimento con Ancona e con qualunque altro punto, e della linea da Siena a Roma, quante volte il Governo Pontificio fosse risoluto di decretare le dette due linee.

3° - Infine di eseguire gli studi di una strada diretta da Roma ai confini del Regno di Napoli, e siffatte autorizzazioni chiedevano accompagnate da una promessa di preferenza in caso di simili concessioni, e di esclusione di qualunque siasi altra concessione di strade ferrate parallele o concorrenti o rivali.

Preso in considerazione la prima domanda, il Santo Padre inteso il parere del Consiglio de' Ministri, osservando che all'interesse generale dello Stato Pontificio giova che il tronco di Strade ferrate da Bologna a Ferrara formi parte di tutta la linea longitudinale, ha risoluto di accordare alla Società l'autorizzazione di fare gli studi del detto prolungamento riservandosi di trattare in seguito con la Società della linea Pio-Centrale le condizioni di tale concessione.

In quanto però alla linea del Tronto, essendo questa una proposta del tutto nuova, e che prima da potersi ammettere, merita serie considerazioni, ha decretato che per ora non è luogo a trattare.

Sulla seconda domanda relativa alla linea di Arezzo e di Siena, il Governo di Sua Santità crede di dover persistere nella negativa altre volte manifestata intorno alla congiunzione per questa parte con le linee ferrate Toscane. Quando però, dopo ultimata la intiera linea da Bologna a Roma per Ancona il Governo Pontificio stimasse per qualunque ragione di permettere una tale congiunzione, darà per tale opera la preferenza alla Società della Pio-Centrale resasi allora benemerita per i fatti lavori, sempre però a parità di condizioni con altri concorrenti a tale impresa.

La terza domanda infine è stata esclusa per la ragione che è tuttora vigente la concessione della linea da Roma al confine di Napoli in favore dell'altra Società.

Si affretta il sottoscritto di significare alle SS. LL. Ill.me siffatte sovrane risoluzioni emanate nell'udienza di oggi e con distinta stima si conferma.

Dev.mo Obb.mo Servitore

Firmato - *Il Ministro*

G. MILESI.

Sigg. Rappresentanti la Società  
Concessionaria della ferrovia Pio-Centrale.

Il Decreto di concessione della linea da Bologna a Ferrara fu emanato in data 11 marzo 1857 e con esso il Governo Pontificio si

impegnò a garantire alla Società concessionaria un prodotto netto annuo, a forfait, di 500.000 franchi.

La linea fu ultimata e aperta al pubblico esercizio il 26 gennaio 1862.

Il capitolato della Roma-Ceprano fu sottoscritto da Mons. Milesi e dall'Ing. Giuseppe Ducros il 25 febbraio 1858. Il Governo garantiva un prodotto a forfait di un milione seicentoventimila franchi fino al 1° agosto 1910. Ove, però, dopo l'anno ventesimo della concessione, l'utile netto dell'impresa avesse superato il milione ottocentonovantamila franchi, il di più si sarebbe dovuto esclusivamente impiegare a rimborso delle somme pagate dal Governo in qualunque anno per qualsivoglia titolo. La linea fu inaugurata con l'intervento dei Cardinali Antonelli, Altieri e Mertel il 27 gennaio 1862.

Nella stazione di Velletri, ove si svolse il banchetto, leggevasi la seguente iscrizione :

PIO IX  
PONTIFICI MAXIMO  
QUOD PROVIDENTIA EIUS ET NUTU  
VIA FERREO TRAMITE  
NEAPOLIM ROMA DECURRENS  
VELITRAS ATTIGIT  
III VIRI A CONSILIIIS PROVINCAE REGENDAE  
DEDICAVERE  
PARENTI OPTIMO  
X KAL. FEBRUARIAS AN. MDCCCLXVII  
QUO DIE CURSUS PUBLICUS COMMEANTIBUS  
PATUIT

Questa la breve storia delle ferrovie costruite o progettate dallo Stato pontificio.

Quando sarà morto Pio IX, il nuovo Papa, Leone XIII, spirito ardito ed amante delle novità, dovrà contentarsi di conservare nella sua biblioteca, e guardare con occhi appassionati, una piccola locomotiva-modello che circolava sopra apposite rotaie intorno ad un tavolo.

Un giorno mostrandola a non sappiamo quale alto personaggio disse : « Povera prigioniera ! Essa è come me : una grande potenza strangolata in un piccolo spazio ».

E diceva una cosa giusta.

## FERROVIE DEI DUCATI DI PARMA E MODENA

SOMMARIO : Primi tentativi delle Società Bolognese e Parmense. — Convenzioni di Roma del 1° maggio 1851 (per la costruzione delle strade ferrate da Piacenza per Parma a Reggio Emilia e da Mantova per Reggio, Modena, Bologna e Pistoia a Prato). — Scioglimento della Società e costituzione della Società I. e R. delle Strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia Centrale.

Brevissima la storia ferroviaria dei due piccoli Stati Emiliani.

Osserva il Petitti, nell'opera più volte citata, che, concepito dalla Società Bolognese, costituitasi per iniziativa del Capitano Ganzoni e dell'Ingegnere Scarabelli « il divisamento di far costrurre la strada che da Ancona per l'Emilia venga a Bologna ed al Po verso Ferrara, per protendersi ancora all'Alta Italia, doveva necessariamente pensare (*la detta Società*) a rendere codesto progetto più utile mercè della continuazione della via Modenese, al fine di raggiungere la linea testè indicata possibile del Parmigiano, diretta da Parma al confine degli Stati Estensi verso Reggio di Modena ».

E, infatti, una interruzione della progettata linea negli Stati Estensi avrebbe ritardato notevolmente il corso dei traffici su di essa e l'avrebbe ridotta alle modestissime proporzioni di una linea interna.

I primi tentativi della Società Bolognese e di quella Parmense (che si era frattanto costituita) per ottenere la concessione della linea in parola non furono fruttuosi.

« Sappiamo — scrive il Petitti — che i deputati delle due Società, Bolognese e Parmigiana, avendo cercato di presentire le disposizioni del Sovrano Estense a proposito del passo in discorso, vennero da S. A. I. e R. benignamente accolti ; e, se non si prometteva loro un attivo concorso nel proposto assunto, non si lasciavano però partire dal Sovrano cospetto senza qualche lusinga di permettere, occorrendo, la comunicazione in discorso, con l'accennata linea attraversante gli Stati Estensi, a quelle condizioni e cautele che il reggitore di essi stimerebbe di apporre ».

Le cautele, ben si comprende, erano consigliate non tanto, come afferma il Petitti, da ragioni di natura interna e daziaria, ma politica, dato che, come abbiamo già detto, i Sovrani dei varii Stati della Penisola si guardavano con sospetto e diffidenza e facevano una politica di isolamento.

I vantaggi dell'impresa, dovevano, però, forzare la mano al tentennante Duca.

« Infatti — osserva il Petitti — la divisata linea, assicurando, quando sia in tutta la sua estensione compiuta, la comunicazione tra Ancona, Genova e Torino, come tra Ancona e Milano, farebbe passare per il Modenese un ragguardevolissimo transito di merce e di persone, del quale transito ci pare superfluo discutere il profitto. Porgerebbe ai sudditi estensi un mezzo di rapidissimamente corrispondere con Bologna, Parma e Milano, dove hanno tante e così importanti relazioni. Si metterebbe in più vicino contatto con Firenze e con Livorno, mercè dell'accesso alla Toscana, reso più facile per la strada detta della Porretta. Procurerebbe ai soprabbondanti prodotti del Modenese uno sfogo verso i varii punti sin qui accennati, facilitando lo scambio di que' prodotti con quelli per avventura mancanti al detto Stato. Insomma darebbe gran vita ad un commercio operoso tra quella contrada e le circonvicine con reciproco profitto di tutte ».

Doveva poi tenersi conto che, ove si fosse negato l'assenso alla divisata linea, si sarebbero dovute congiungere le linee esistenti per il Mantovano, e Parma sarebbe rimasta fuori del movimento commerciale della Penisola.

Pure apparendo evidente il peso delle esposte considerazioni, scarsa fu l'attività dei Ducati di Parma e Modena in materia di costruzioni ferroviarie. Di tale attività diamo una succinta notizia cronologica.

Nel 1842 il Governo parmense accordò ad alcuni ingegneri il permesso di eseguire studi per la costruzione di una ferrovia che congiungesse il Regno Lombardo-Veneto al Modenese, toccando le città di Parma e Piacenza.

Il progetto fu presentato al Governo nell'agosto del 1844.

Gli stessi ingegneri studiarono il tracciato di un'altra linea che, partendo da Piacenza, avrebbe dovuto incontrare la Ferdinandea tra Milano e Venezia.

Una terza linea fu progettata per congiungere Parma a Lucca per Pontremoli.

I due staterelli di Parma e Modena dipendevano, però, dall'Austria e poichè le indicate linee interessavano anche lo Stato Pontificio e quello Toscano, si dovettero iniziare laboriose trattative fra i cinque Stati per l'esecuzione delle linee stesse.

L'intervenuto accordo fu consacrato nella convenzione stipulata fra i rappresentanti dei detti Stati in Roma il 1° maggio 1851, convenzione che prevedeva la costruzione di una strada ferrata la quale partendo, da un lato, da Piacenza, dovesse dirigersi per Parma a Reggio e, dall'altro lato, partendo da Mantova, e toccando le città di Reggio, Modena, Bologna andasse a terminare a Pistoia ed a Prato.

I Governi Austriaco e Toscano presero impegno di ultimare le linee che dovevano far capo a quella contemplata nella convenzione ed alla quale veniva dato il nome di strada ferrata dell'Italia Centrale.

Con notificazione del 26 giugno 1852, i Commissari dei cinque Governi annunziarono di avere, sotto la stessa data, stipulato l'atto di concessione della Centrale Italiana con la Società Anonima costituita appositamente in Firenze, giusta l'autorizzazione accordata con motu-proprio dal Granduca di Toscana in data 27 aprile 1852.

Tale Società procedette all'appalto dei lavori, che vennero qualche tempo dopo iniziati sulle tratte Piacenza-Bologna e Bologna-Pistoia.

Non seppe, però, la Società dar prova di essere all'altezza del compito assunto, e i rappresentanti dei cinque Governi, con protocollo sottoscritto a Vienna il 17 marzo 1856, ne decretarono lo scioglimento, istituendo nel contempo un apposito Comitato di liquidazione.

Con atto di concessione recante la stessa data 17 marzo 1856, il diritto di costruire ed esercitare la strada ferrata in parola venne trasferito ai concessionari delle strade ferrate lombardo-venete, verso il pagamento di Lire italiane 6.840.000, prezzo dei lavori eseguiti dalla Società precedente.

I nuovi concessionari costituirono, con quelli dichiarati decaduti dalla concessione, una Società unica che assunse la denominazione di Società I. e R. delle Strade Ferrate lombardo-venete e dell'Italia Centrale.

In data 4 luglio 1857 venne emanato il seguente decreto, relativo alla strada ferrata Piacenza-confine Sardo:

« Noi Luisa Maria di Borbone reggente pel Duca Roberto 1° gli Stati Parmensi.



Veduto : l'atto del nostro ministro dell'interno del 4 maggio di quest'anno col quale la costruzione e l'esercizio della strada ferrata da Piacenza al confine Sardo furono, sotto determinate condizioni, concessi alle persone in quell'atto nominate ; gli art. 86, 87 del capitolato relativo, pubblicato nel 17 settembre 1856 ; avendo i concessionari adempiuto con precisione agli obblighi loro, effettuato, fra l'altro, anche prima del termine ad essi consentito, il deposito nella tesoreria generale dello stato della cauzione stabilita in lire quattrocentomila : sopra proposta del ministro pel dipartimento dell'interno, decretiamo :

Art. 1º. La concessione della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata da Piacenza al confine sardo fatta, a determinate condizioni, con atto ministeriale del 4 maggio prossima passata alli

Gaetano Ponti, banchiere	}	di Piacenza
Conte Ranunzio Anguissola Scotti		
Costanzo Cantoni, banchiere		
Giulio Bellinzaghi, banchiere		
Duchessa Giovanna Visconti di Modrone, nata Marchesa Grappalo	}	di Milano
Salvatore Caccianino, ingegnere		
Dott. Ambrogio Trezzi		

è approvata.

Art. 2º. Il nostro ministro dell'interno è incaricato dell'esecuzione di questo decreto.

Dato a Parma il 4 luglio 1857.

LUISA

Da parte di S. A. R.  
il ministro pel dipartimento dell'interno

G. CATTANI ».

La Società anonima per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata Piacenza-confine sardo venne costituita per atto del 6 luglio 1857 rogato dal notaio dott. Luigi Guastoni di Piacenza.

Mentre nel 1859 si ultimava la linea Piacenza-Bologna, Carlo Farini, in nome di S. M. Vittorio Emanuele II, si insediava nella carica di Commissario per Parma e Modena donde erano fuggiti Maria Luisa e Francesco V senza speranza di ritorno.

## FERROVIE DELLO STATO SARDO

**SOMMARIO :** Cavour e le ferrovie. — Politica ferroviaria di Carlo Alberto. — Costruzioni ferroviarie a cura e per conto dello Stato. — Ferrovia da Genova a Torino. — Ferrovia da Novara ad Arona. — Studi per una diretta comunicazione con l'Europa Centrale. — Il traforo del Cenisio. — Prima concessione alla industria privata della linea Torino - Cunico e diramazione per Saluzzo. — Concessioni successive. — Origine della legislazione concessionale. — Legge 20 novembre 1859, n. 3754, e prima distinzione delle ferrovie in pubbliche e private.

Lo Stato Sardo, che non fu tra i primi ad occuparsi in modo concreto del problema delle comunicazioni ferroviarie, seppe dare alle costruzioni un così vigoroso impulso da pervenire, in un breve volgere di tempo, al primo posto fra gli altri Stati della Penisola.

Il Conte di Cavour, pur nella febbrile attesa dei grandi rivolgimenti politici che egli preparava temperando le più scaltrite arti della diplomazia con le audacie della rivoluzione, non trascurava nessuna attività che potesse favorire lo sviluppo economico del suo Paese.

Il pensiero del grande statista in materia di ferrovie è chiaramente espresso nel commento al bel volume di Carlo Ilarione Pettiti sulle strade ferrate in Italia, volume da noi già più volte citato.

Con singolare perspicacia addita il Cavour le linee principali da costruire nella Penisola, non senza osservare che se la valle del Po fosse ricaduta nel territorio di un solo Stato e tutti i paesi fra Torino e Venezia avessero riconosciuto uno stesso Sovrano, la linea Torino-Milano-Venezia sarebbe stata la principale arteria dell'Italia settentrionale, alla quale si sarebbero venute a riallacciare tutte le linee secondarie.

Accenna ai due possibili percorsi della Milano-Genova, e cioè per Vigevano e per Pavia (entrambi attuati in processo di tempo); al triangolo ferroviario di cui i vertici sarebbero stati Torino, Genova, Milano; alle linee Bologna-Ancona, Bologna-Firenze, Bologna-Modena-Parma-Milano; alle linee toscane, romane, meridionali; si

rammarica delle ostilità e diffidenze che incontra l'attuazione di un programma ferroviario nazionale; si augura, che un razionale sistema di comunicazioni metta a contatto le popolazioni rimaste straniere le une alle altre, e contribuisca a distruggere le meschine passioni municipali, figlie dell'ignoranza e del pregiudizio (1).

« Les chemins de fer seront une arme puissante, à l'aide de laquelle les nations qui dans la marche ascensionnelle des peuples modernes sont demeurées attardées, parviendront à triompher des forces qui les retiennent dans un état funeste d'enfance industrielle et politique ».

« Nul pays plus que l'Italie n'est en droit de fonder sur l'action des chemins de fer de plus grandes espérances. L'étendue des conséquences politiques et sociales qui doivent en découler dans cette belle contrée témoignera, mieux que ce qui passera partout ailleurs, de la grandeur du rôle que ces nouvelles voies de communication sont appelées à jouer dans l'avenir du monde ».

E, auspicando il traforo del Moncenisio, vede nella sua Torino il punto d'unione fra il nord e il mezzogiorno, « le lieu où les peuples de race germanique et ceux de race latin viendront faire un échange de produits et de lumières, échange dont profitera surtout la nation piémontaise qui participe déjà aux qualités de deux races ».

« Admirable perspective ! magnifique destinée que Turin devra à la politique éclairée des rois auxquels elle sert depuis des siècles de fidèle capitale ! ».

In questa misurata e pur calda prosa si avverte come le strade ferrate vengano messe in rapporto agli avvenimenti politici che tendevano alla ricostituzione dell'unità italiana, e come, per il Cavour, il sibilo della locomotiva fosse un pò la novella diana che doveva ridestare le energie dei paesi anche più abbandonati, chiamare a raccolta tutti gli italiani intorno al vessillo che la Casa Sabauda faceva palpitare come una fiamma al vento della libertà.

Non deve, quindi, destare meraviglia se Carlo Alberto, subendo l'influsso di un consigliere che tanto entusiasticamente sentiva del progresso, abbia emanato, in materia ferroviaria, provvedimenti che sembrano prescindere dalla modesta realtà del tempo per infor-

(1) Interessante, sull'argomento, l'articolo : *Il fattore economico nella formazione dell'unità italiana* di A. AGNELLI, pubblicato nella Rivista « Il Risorgimento italiano » fasc. 2 e 3 del 1913.

marsi alle speranze di un avvenire che doveva ben presto annunciarsi immancabilmente glorioso.

Alludiamo alla costituzione del Dicastero delle strade ferrate, cui il Re intese provvedere con Lettere Patenti del 30 novembre 1847, e che tutta la sua attività avrebbe dovuto svolgere intorno all'unica linea in quel tempo in costruzione fra Torino e Genova (1).

In tali lettere Re Carlo Alberto «considerando l'ognor crescente sviluppo dei lavori delle strade ferrate in costruzione, nonchè la molteplicità delle disposizioni necessarie per prepararne l'attivazione, ravvisava venuta l'opportunità di istituire un'Azienda apposita che si occupasse unicamente di sì rilevante oggetto, staccandola dalle attribuzioni dell'Azienda Generale dell'Interno ».

Il nuovo Dicastero, però, che prese la denominazione di *Azienda Generale delle Strade ferrate*, non iniziò neppure il suo funzionamento dato che, per sopravvenute esigenze di politica interna, la materia ferroviaria fu attribuita al Ministero dei Lavori Pubblici, istituito quasi contemporaneamente.

Per tracclare con maggiore compiutezza la storia delle ferrovie dello Stato Sardo dobbiamo risalire al 3 aprile 1837, epoca in cui fu nominata una speciale Commissione per l'esame delle proposte di ferrovie che venivano presentate al Governo.

Nello stesso anno una Società di commercianti genovesi chiese la concessione di una ferrovia che partendo da Genova avrebbe dovuto toccare la Valle della Scrivia e di qui, con due diversi itinerari, raggiungere da una parte il confine Lombardo di Pavia e dall'altra Alessandria e, possibilmente, Torino e il Lago Maggiore.

Quantunque le due linee venissero chieste come facoltative, con R. lettere patenti 10 novembre 1840 fu fatto obbligo alla Società di presentare i progetti entro un anno.

Nessun contributo governativo nelle spese di costruzione era previsto nel documento, ma come segno di speciale protezione e come titolo di onore si faceva riserva di permettere che la strada prendesse il nome di Via Albertina e intanto, ma solo provvisoriamente, si consentiva che la Società si denominasse « Società Reale della Strada ferrata da Genova al Piemonte e Confine Lombardo ».

I progetti furono redatti dal maggiore Pozzo e dall'ing. Brunnel e presentati il 26 dicembre 1843.

(1) CESARE IMPERIALE DI S. ANGELO, *Un Ministero delle ferrovie nel 1847* « Rassegna Nazionale », fasc. 16, marzo 1910.

La Commissione d'arte (di cui facevano parte gli ingegneri Mosca, Negretti e Bosso) invitata ad esprimere il proprio parere in merito, osservò che non era compatibile con gli interessi dello Stato che prima, e forse sola, fosse costruita la linea di Pavia la quale avrebbe favorito particolarmente Milano e le provincie soggette all'impero austriaco e, pertanto, consigliava che, analogamente a quanto erasi fatto nel Belgio e nella Francia, lo Stato, anzichè limitarsi a concedere le linee richieste, usasse dello *ius viarum supremum* stabilendo la rete ferroviaria che più gli conveniva.

Il Ministro dell'Interno conte Gallina accolse questi concetti, e con R. L. Patenti 18 luglio 1844 si stabilì che « il sistema delle strade ferrate degli stati di terraferma dovesse aver luogo con la costruzione simultanea di una strada a rotaie di ferro da Genova a Torino per Alessandria con diramazione verso Lomellina, donde a Novara e al Lago Maggiore ».

Si faceva riserva, inoltre, di ordinare la diramazione di un'altra linea dal passo del Po per la Lomellina al confine Lombardo in quella direzione che le circostanze avrebbero consigliato come più opportuna.

Succeduto al conte Gallina il Des Ambrois, questi indusse il Re ad emanare le R. L. Patenti 13 febbraio 1845, con le quali fu assegnato alla Società genovese un congruo compenso per gli studi utili eseguiti, e venne ordinata la costruzione delle linee sopraccennate per conto e cura del Governo ed a spese dello Stato.

Notevole in tale documento il seguente passo: « Siamo persuasi di non poter utilizzare le sempre crescenti risorse ed il fiorente credito delle nostre finanze che col procurare in tal modo ai popoli, da Dio commessi al nostro affetto, un nuovo e desiderato elemento di generale prosperità ».

Vennero così, con i Brevetti 30 ottobre e 20 novembre 1845, autorizzati i primi appalti, e con le R. L. Patenti 11 dicembre 1845 assegnata la cospicua somma di lire 15.000.000.

Anche a proposito di tale assegnazione Re Carlo Alberto riaffermava i concetti cui era informato il precedente documento.

« La prospera attuale condizione del nostro erario è tale che, senza sospensione o rallentamento di alcuna delle altre opere intraprese o ideate, può esso contemporaneamente sopperire cò propri mezzi ad una prima considerevole porzione della spesa occorrente per la costruzione della strada ferrata da Genova al Piemonte con

diramazione al Lago Maggiore ed alla frontiera Lombarda, di cui nelle nostre L. Patenti 13 febbraio p. p., destinando a tale oggetto una parte dei fondi della Cassa di riserva, che tanto si accrebbero coi risparmi, che si andarono facendo da alcuni anni, mercè del buon governo delle finanze Nostre e che, giusta le nostre L. Patenti 20 luglio 1843, debbono appunto impiegarsi in opere di pubblica utilità, senza che venga meno quel fondo, che abbiamo in mira vi rimanga intangibile, per le spese straordinarie ed urgenti, che occorrere potessero per la difesa e la sicurezza dello Stato ».

Sulle prime vicende ferroviarie del Piemonte può leggersi la monografia di Giulio Bonola « La ferrovia del Sempione, Roma, 1900 » che noi stessi abbiamo utilmente consultata.

La strada ferrata Genova-Torino, iniziata nel 1846 e proseguita negli anni successivi con coraggiosa perseveranza, fu aperta allo esercizio, per l'intera sua lunghezza, il 18 dicembre 1855 (1).

La linea, partendo da Genova, tocca Sampierdarena e per la vallata della Polcevera giunge a Pontedecimo. Superata la vallata del Ricco, attraversa gli Appennini con una galleria che termina a Busalla. Prosegue per la Valle della Scrivia fino a Serravalle e di là, per Novi, si dirige ad Alessandria. Da questa città la strada ferrata per la valle del Tanaro giunge ad Asti e, per le Valli della Borbora e della Trivera, a Villafranca. Passa, poi, a nord di Villanova e, toccando Trofarello e Moncalieri, termina alla Porta Nuova di Torino, dopo aver superata una distanza di 165 chilometri.

Per quanto attiene alle opere d'arte è da notare che da Genova ai piedi degli Appennini la linea è quasi ininterrottamente sostenuta da muri o portata da arcate.

Due gallerie rispettivamente della lunghezza di m. 686 e 197 vennero aperte sul versante meridionale degli Appennini e la strada fu coperta in quattro punti diversi per lunghezze di 66, 106, 36 e 100 metri.

La galleria dei Giovi, che ha una lunghezza di metri 3255, richiese per il suo rivestimento, reso necessario dalla natura della roccia, non meno di 30 milioni di mattoni e gravò sulla spesa totale per oltre 10 milioni e mezzo di lire.

Sul versante settentrionale furono aperte altre 4 gallerie, tutte di lunghezza inferiore ai mille metri.

---

(1) I primi otto chilometri di linea da Torino a Moncalieri furono aperti al traffico il 24 settembre 1848, e il successivo tratto, fino ad Asti il 15 novembre 1849.

Oltre gli otto ponti gettati sulla Scrivia, furono costruiti due grandi ponti, il primo sulla Bormida lungo 135 metri e il secondo sul Tanaro lungo 150 metri.

Diressero i lavori gli ingegneri Ranco, Mauss, Barbavara, Berutto, Colli, Negretti, Banchemo e Braccio.

Le locomotive furono ordinate alle officine Newcastle e per esse furono tenuti presenti i perfezionamenti conseguiti dall'industria americana. Queste locomotive, dette i mastodonti dei Giovi, furono, in progresso di tempo, sostituite con altre di tipo ancor più progredito, costruite dalle officine ferroviarie di Torino.

Il primo convoglio di esperimento partì da Torino il 6 dicembre 1853 e su di esso presero posto Cavour, Lamarmora, Paleocapa e Dabormida accompagnati dalle più alte cariche politiche dello Stato.

L'inaugurazione ufficiale della linea ebbe luogo il 20 febbraio 1854.

Sul treno reale insieme col Re Vittorio Emanuele II e con la Regina Maria Adelaide presero posto il Duca di Genova, il Principe di Carignano, i Ministri e i Deputati.

La cerimonia ebbe un carattere essenzialmente pratico: fu data la partenza al primo treno merci che, segnando l'inizio di una nuova e grande corrente di scambi, dava un più potente respiro di vita al porto di Genova, minacciato dalla concorrenza dei porti esteri già serviti da linee ferroviarie (1), e un maggiore benessere economico alla città di Torino.

In quell'occasione gli esuli delle altre parti d'Italia, che erano assai numerosi in Genova, furono con grande benevolenza ricevuti dal Re, e ad Esso il Principe di Butera e il Marchese di Torrearsa, difensori dei diritti e delle franchigie della Sicilia, porsero le espressioni della più schietta gratitudine per la ospitalità tanto generosamente concessa nel Regno Subalpino a tutti coloro che, devoti alla causa nazionale, avevano dovuto abbandonare la terra natia.

---

(1) Marsiglia era dotata di una linea ferroviaria che offriva a tutta la Francia, alla Svizzera e alla Germania, la via più pronta al Mediterraneo, e Genova, servita solo da vie ordinarie, perdeva sempre più terreno nella lotta contro la sua rivale. Maggiore ausilio porteranno, poi, a Genova la linea del Brennero e i trafori del Cenisio e del Gottardo.

\* \* \*

Gravi controversie sorsero per la costruzione della linea Alessandria-Lago Maggiore, prevista in termini generali dalle R. Patenti 18 luglio 1844, e cioè senza alcuna indicazione circa il tracciato e il punto d'arrivo.

Dapprima il Ministero ordinò all'ing. Bosso, incaricato della redazione del progetto, di raggiungere il Lago ad Arona per Bellinzago e la Valle del Ticino, in vista della importanza commerciale di Arona e della brevità e facilità del percorso Novara-Arona.

La preferenza data a quest'ultima città suscitò molte gelosie locali e fu, d'altra parte, osservato che la ferrovia, avvicinandosi in alcuni punti al confine Lombardo, sarebbe stata dominata dal cannone austriaco.

Si contrappose allora al progetto ministeriale la proposta di raggiungere il Lago fra Intra e Pallanza, passando per Borgomanero, Orta e Gravellona.

Per non pregiudicare la questione che sarebbe stata risolta a suo tempo, il Ministro Des Ambrois ordinò l'appalto del tronco Novara-Momo, secondo un nuovo tracciato dell'ing. Bosso comune alle due direzioni rivali.

Sopravvenute le guerre del 1848, i lavori furono sospesi.

Nel 1855 il Ministro Paleocapa fece preparare definitivamente il progetto Novara-Oleggio-Arona che fu poi quello eseguito (1856).

\* \* \*

Nell'anno 1851 il Governo Piemontese, nonostante un *deficit* di bilancio di 37.500.000 lire, dovuto agli avvenimenti del '48, '49, e '50, stanziò ben 22 milioni per costruzioni ferroviarie e prese l'iniziativa per la costituzione di una Commissione internazionale che studiasse le Alpi al fine di stabilire una diretta comunicazione fra l'Italia e l'Europa Centrale.

La Svizzera e la Prussia aderirono all'invito, inviando la prima l'ing. Koller e la seconda l'ing. Hachner.

Per il Piemonte fu designato l'ing. Giovanni Negretti Valsesiano.

I tre commissari si trovarono subito in disaccordo, cosicché furono presentate due relazioni: una complessiva nel novembre 1851, ed una speciale dal Koller nel 1852.



Il Negretti e lo Hachner posero fra i passi da prendere in considerazione il San Bernardino, il Lukmanier, il San Gottardo, il Grimsel, il Sempione, il grande e il piccolo San Bernardo, il Moncenisio.

Il Koller indicò invece lo Spluga, il San Bernardino, il Lukmanier, il San Gottardo, il Grimsel coll'Albrun e il Grimsel col Sempione.

La maggioranza, che si era così venuta a costituire nella Commissione, finì per propendere per il Cenisio e a tale preferenza — estesa però in un primo tempo anche al valico del Lukmanier — dopo varie vicende tempestose aderì il Ministero presieduto dal Conte di Cavour in vista specialmente della diretta comunicazione che si sarebbe venuta a stabilire fra le provincie Savoiarde e il resto dello Stato.

Nonostante l'opposizione del Depretis che sosteneva la necessità di una linea continua dal Mediterraneo al Lago di Costanza attraverso il valico del Sempione-Grimsel per richiamare al porto di Genova il commercio dell'Europa Centrale, la Camera nella tornata del 7 maggio 1853, dopo una discussione durata nove giorni, votò il progetto del Ministero.

La costruzione della ferrovia che per la vallata dell'Arc va fino a Modane e di quella che per la vallata della Dora giunge a Susa furono i lavori preparatori per l'assalto delle Alpi.

*Il traforo del Cenisio.* — L'uso di forare le montagne risale alla più remota antichità.

La prima galleria costruita attraverso un monte è, quasi certamente, quella lunga 533 metri scoperta in Gerusalemme nel 1880 e che una iscrizione ebraica fa risalire all'VIII secolo avanti Cristo.

Circa lo stesso tempo, però, e precisamente sotto il Regno di Salmanassar III, fu iniziato in Assiria lo scavo di un canale fra le rocce per portare l'acqua del fiume Zab alla città di Kalach.

Erodoto ci parla — come di una grande impresa compiuta dai Greci — del traforo di mille metri eseguito in Samo, sotto il Monte Castro, per portare l'acqua da una copiosa sorgente alla città.

I Romani, pazienti e tenaci in tutte le loro opere, scavarono attraverso le rocce l'emissario del Lago di Albano — tutt'ora in efficienza — lungo metri 1.200, largo un metro e alto dai 2 ai 3 metri; il canale di scarico delle acque del Lago di Fucino e la galleria, utilizzata anche oggi, attraverso la collina di Posillipo per mettere in comunicazione Napoli e Pozzuoli (36 a. c.) (1).

(1) Vedi: *Rivista Minerva*, vol. XXXI, n. 33.

Nonostante così grandiosi precedenti, una molto singolare obiezione fu sollevata alla Camera dei Deputati Francese, il 13 giugno 1836, dal dottissimo Arago in ordine ai pericoli che le gallerie fanno correre ai poveri viaggiatori (1).

Ecco un estratto del discorso di Arago :

« Il y a, relativement aux tunnels, une circonstance capitale dont je vais encore entretenir la Chambre, puisque M. le Directeur Général n'a pas jugé à propos d'en dire un mot. Messieurs, aussitôt que l'on descend à une certaine profondeur dans le sol, on a toute l'année une température constante. A Paris et dans ses environs, cette température est de 8° Réaumur environ : personne n'ignore d'autre part qu'en été, à l'ombre et au nord, le thermomètre Réaumur est quelquefois à 30° au-dessus de zéro ; au soleil, la température est de 10° plus considérable. D'ailleurs, on n'arrive pas d'emblée à l'embouchure du tunnel. Les approches sont fermées par des tranchées profondes, comprises entre deux faces verticales très rapprochées, où le renouvellement de l'air sera très lent, où la chaleur ne manquera pas d'être étouffante. Ainsi, on rencontrera dans le tunnel une température de 8° Réaumur, en venant d'en subir une de 40° ou 45°.

*« J'affirme, sans hésiter, que, dans ce passage subit, les personnes sujettes à la transpiration seront incommodées, qu'elles gagneront une fluxion de poitrine, des pleurésies, des catarrhes.*

« Veut-on d'ailleurs des faits ? J'en citerai un.

« Je traversais un matin, par un temps nébuleux, le tunnel de Liverpool, situé sous la ville et dans lequel les voyageurs ne vont plus. L'alderman, avec lequel je faisais route, était transi et me demanda en grâce de l'envelopper de ma redingote. Cependant la différence de température n'était pas à beaucoup près aussi considérable que celle dont je viens de parler, et qui existera inévitablement pendant deux ou trois mois de l'année au tunnel de Saint-Cloud ».

E, dopo altre analoghe considerazioni, continua :

« Vous savez, Messieurs, puisque je les ai développées à cette tribune, quelles sont mes idées sur les explosions de machines à vapeur. Vous savez que je ne crains pas beaucoup l'explosion des chaudières à haute pression : j'ai même soutenu qu'avec les précautions que la loi prescrit, elles doivent être moins fréquentes que les explosions des machines ordinaires. Mais enfin la chose est possible ; il est possible qu'une machine locomotive éclate. C'est alors un coup de mitraille ; mais, à la distance où sont placés les voyageurs

(1) GRIPPON LAMOTTE, *Historique du Réseau des chemins de fer Français*, Issoudun, 1904.

le danger n'est pas énorme. Il n'en serait pas de même dans un tunnel ; là, vous aurez à redouter les coups directs et les coups réfléchis ; là, vous aurez à craindre que la voûte ne s'éboulât sur vos têtes ».

Commenta lo storico delle ferrovie francesi :

« Arago a omis de dire s'il se dépouilla complètement de sa redingote, à la prière de l'alderman avec qui il se trouvait sous le tunnel de Liverpool ou si, à l'exemple de Saint Martin, il la fendit en deux et en donna seulement une moitié à son compagnon de voyage.

« Il ne dit pas non plus si, ce jour-là, il gagna une fluxion de poitrine, une pleurésie ou un catarrhe. On serait tenté de la croire, à en juger par son aversion pour les tunnels.

« Quoiqu'il en soit, malgré les observations de ce savant, les chemins de fer de Paris à Versailles furent décrétés et concédés par adjudication ».

Ma veniamo al traforo del Cenisio.

Un tempo si passava dalla Savoia in Piemonte per la classica strada Lanslebourg-Susa, superando la vetta di quel Monte Cenisio che aveva veduto magnifiche legioni romane, orde Saracine, eserciti franchi e, da ultimo, l'aquila del fatale Corso che, dopo aver spaziato vittoriosa su tanta parte del cielo di Europa, andò a cadere, mortalmente ferita, sopra un nudo scoglio assediato dall'infinita e gelida solitudine del mare.

Il traforo del Cenisio, per incanalarvi il torrente dei traffici fra l'Italia e la Francia, era stato pensato già prima del 1840, con chiaro-veggente sagacia, dall'oscuro montanaro Giuseppe Francesco Medail.

Questi aveva presentato ai Ministri di Carlo Alberto in Torino una memoria nella quale, fra l'altro, è detto :

« Per migliorare la strada da Torino a Chambéry, in modo che non lasci nulla desiderare e che possa rivaleggiare con quelle dei nostri vicini, bisogna abbandonare il Moncenisio e traforare le Alpi nella parte meno alta, vale a dire sotto il monte Frejus, tra Bardonecchia e Modane.

« Il traforo, gigantesco in apparenza, non avrà, in realtà, che 5.000 metri di lunghezza. Io stesso mi incaricherei dei lavori, se Vostra Maestà volesse concedermeli nello stesso tempo che il diritto di priorità del traforo, essendo autore del progetto, che dovrebbe essere eseguito a spese dello Stato ».

La realizzazione di tale progetto non poteva certo non apparire in quell'epoca impossibile, dato che per aggredire la roccia si disponeva soltanto dello scalpello e della polvere.

La proposta, quindi, rimase senza alcun effetto.

Il tenace alpigiano tornò a presentarla dieci anni dopo alla Camera di agricoltura e commercio di Chambéry, corredata di maggiori particolari.

Il lavoro fu molto apprezzato, ma non si pensò neppure questa volta di mandarlo ad effetto.

Il Governo piemontese, però, si andava sempre più rendendo conto dei vantaggi che sarebbero derivati all'industria e al commercio dalla costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi (1).

E poichè considerazioni politiche e militari accrescevano l'importanza dell'opera, il Governo stesso nel 1845 dava incarico all'ingegnere Maus e al valente geologo Angelo Sismonda di fare gli studi all'uopo necessari.

L'ing. Maus presentò un progetto particolareggiato nel 1849, nel quale era prevista una galleria della lunghezza di 12.290 metri il cui punto d'ingresso dalla parte di Bardonecchia era fissato a circa 1364 metri sul livello del mare.

Per arrivare a tale altezza erano progettati otto piani inclinati di circa 5 Km. ciascuno con la pendenza di m. 0.035.

La guerra del 1848-49, conclusasi con avversa fortuna sui campi di Mortara e di Novara, e l'esaurimento della finanza fecero dimenticare il progetto dell'ingegnere belga.

In seguito fu dato incarico all'ing. Ranco di fare nuovi studi sull'argomento: ciò che condusse alla compilazione di un altro progetto che doveva essere poi quello prescelto ed attuato.

Trascuriamo di parlare dei molti altri disegni che nel frattempo erano stati allestiti (dovuti a Canchaux, a Bourdaloue e De Lorenzi, a Le Haître) i quali presentavano tutti il difetto di accorciare o sopprimere la galleria senza tener conto sia delle maggiori spese di esercizio, sia delle condizioni atmosferiche che durante la cattiva stagione avrebbero reso malagevole e malsicuro il passaggio dei convogli ferroviari ad un'altitudine considerevole.

---

(1) « Lo stato piemontese », scrive un giornale dell'epoca, « formerà un tutto più omogeneo e più compatto mediante la fusione di Genova e della Savoia; possessore della chiave delle Alpi, collocato fra la Francia e l'Austria accrescerà la sua potenza in ragione dell'importanza di questi passaggi, di cui esso solo sarà padrone, imperocchè per lui solo le Alpi saranno praticabili in tutti i tempi e con tutta rapidità ».

Vedi: A. COVINO, *Da Torino a Chambéry*, ossia le valli della Dora Riparia, dell'Arc e la Galleria delle Alpi Cozie, Torino 1871.

Fermo il principio che la galleria non dovesse aprirsi ad una troppo grande altezza, doveva superarsi la difficoltà di trovare mezzi meccanici idonei ad aprire la galleria stessa ad una grande profondità.

L'ing. Tommaso Bartlett aveva fin dal 30 giugno 1855 brevettata una macchina perforatrice a vapore di sua invenzione, ma di tale macchina si prevedeva impossibile l'impiego in una galleria dove avrebbe fatto difetto l'aria respirabile per gli operai.

Nella stessa epoca, il Colladon aveva ideato la costruzione di un locomobile ad aria compressa, i cui stantuffi dovevano imprimere il movimento ad una serie di speciali meccanismi destinati a praticare dei fori. Non indicava però il Colladon i mezzi pratici atti a ridurre l'aria alla pressione dinamica necessaria per agire sulla faccia dello stantuffo in luogo del vapore.

Spetta agli ingegneri Grandis, Grattoni, e Sommeiller il merito di aver accoppiato le due invenzioni. Essi pervennero — dopo lunghi studi ed esperimenti — a scoprire il modo di comprimere l'aria e a trasmettere la forza accumulata a considerevoli distanze sia per imprimere il movimento alle macchine perforatrici che per fornire aria respirabile agli operai (1).

I tre ingegneri, incoraggiati dal Conte di Cavour (2), presentarono

(1) Relativamente alla priorità della invenzione della perforatrice ricordiamo la lunga controversia fra il lombardo Piatti e il Sommeiller. In realtà se il Piatti propose per primo l'impiego dell'aria compressa nelle applicazioni ferroviarie e, in particolare, al traforo del Cenisio, egli, però, si mantenne sempre sulle generali, mentre il Sommeiller ebbe il merito incontestabile, e di gran lunga maggiore, di ideare e costruire i congegni atti a comprimere l'aria nonchè la perforatrice per praticare fori da mina nella roccia.

(2) Mentre le macchine venivano studiate in Seraing, il Conte di Cavour, a testimoniare il vivo interesse che prendeva all'andamento degli studi, inviava al Sommeiller la seguente lettera:

« Al Signor Ingegnere SOMMEILLER, a Seraing.

*Mio caro Signore,*

« Vi ringrazio del pensiero di avermi direttamente data notizia dei lavori che fate eseguire a Seraing per la grande vostra scoperta. Sapete quanto mi interessano e quanto io desideri che otteniate completa riuscita. I particolari che mi riferite aumentano la mia fede nelle vostre premesse e mi danno fiducia che fra qualche mese le speranze da me concepite saranno realizzate.

« Le difficoltà che incontraste, i ritardi che doveste subire non mi hanno punto scoraggiato: le grandi cose non si compiano senza l'aiuto di lenti e grandi sforzi.

al Parlamento, nel giugno del 1856, per mezzo del Ministro Paleocapa, la proposta del nuovo sistema di perforazione delle Alpi. La Camera votò un ordine del giorno per invitare il Governo a far eseguire gli esperimenti necessari.

Tali esperimenti furono effettuati nell'aprile del 1857 alla Coscia presso S. Pier d'Arena con risultati più che soddisfacenti, e il Sommeiller, dandone notizia ai colleghi del parlamento, poteva concludere il suo discorso con queste parole:

« Ciò che si è fatto alla Coscia mi autorizza a dire che la grande questione è risolta, e che non ci resta che porre mano all'opera. Tutti i meccanismi hanno parlato, ogni macchina ha dato la sua eloquente risposta! »

Il progetto di legge per il traforo del Cenisio venne presentato al Parlamento nello stesso anno,

Per meglio valutare la grandiosità ed arditezza dell'impresa rispetto ai tempi, non possiamo esimerci dal ricordare lo scetticismo di molti valenti scienziati, e tra gli altri del dotto abate Moignò che concludeva le sue obiezioni sul progetto di legge del Cenisio con queste parole pubblicate nel *Cosmos*:

« Ammiriamo l'ardimento, ma non vi vediamo che uno slancio di poesia italiana ».

Se può sembrare che in particolari contingenze gli italiani facciano della poesia, è pur vero che essi hanno, poi, tali risorse di volontà, d'intelligenza e di audacia da saper bene tradurre la poesia in fatti di una concretezza meravigliosa.

Questa volta, per una di quelle simpatiche contraddizioni tut-

---

Perseverate e siate sicuro del mio attivo concorso. Non vi consiglio a troppa fretta, un mese di più o di meno nulla significa per una impresa tanto importante; l'essenziale è che siate al caso di esordire con pieno successo.

La vita ministeriale è piena d'inganni e di amarezze; ne vado provando di ogni sorta, ma se come ministro avrò coscienza di aver dotato il mio paese di una scoperta che lo deve trasformare ed arricchire, sarò felice di essere rimasto al potere malgrado tutto i fastidi che esso infligge a chi ne è investito.

Se vedete il Signor Costantini, vi prego di fargli i miei complimenti e di ringraziarlo per la sua gentile risposta.

Coraggio, mio caro signore, lavorate senza tregua, e ritornate il più presto che potrete per confondere i cattivi e gli invidiosi.

Torino, 25 ottobre 1855

Vostro devoto  
C. CAVOUR».

t'altro che rare nella storia del nostro Paese, la poesia la faceva, col più intrepido accanimento, un generale : il generale Menabrea.

Nella relazione premessa al progetto, con lirico entusiasmo egli proclamava :

« Se nell'interno del sotterraneo vi è acqua, essa defluirà ; se vi è del fuoco lo si spegnerà ; se vi sono degli abissi verranno colmati ; se vi saranno dei turbini verranno imprigionati ; ma sopra tutto non si venga a dire che l'intelligenza umana non può domare la natura ».

E tanto era certo della riuscita dell'impresa che, come narra in una lettera ad Enea Bignami, lui, militare, non esitò a mandare allo scienziato Moignò un cartello di sfida scientifica fissando, argutamente, l'incontro nel centro della montagna, dove la contesa avrebbe avuto termine col bicchiere di Sciampagna in mano (1).

Tra la poesia alata del Menabrea e la fredda prosa del Moignò, Cavour non poteva esitare.

Egli, come soleva fare per tutte le cose di maggior rilievo, studiò il progetto in tutti i suoi più minuti particolari ed illustrò al Parlamento i vantaggi che si sarebbero conseguiti collegando con una linea ferroviaria l'Italia alla Francia e alla Gran Bretagna.

La Camera dei Deputati il 29 giugno 1857, con 98 voti favorevoli e 28 contrari, approvò la convenzione col Governo francese ed il contratto con la Società Vittorio Emanuele, assuntrice della ferrovia, concedendo un sussidio di L. 20.000.000 che, per un piccolo Stato, appare anche oggi enorme (2).

Re Vittorio, il 31 agosto 1857, si recò ai cantieri e fece brillare le prime mine.

Nei primi cinque anni il lavoro di scavo procedette con mezzi comuni assai lentamente, dovendosi provvedere ad ordinare in modo stabile ed efficace i sistemi di compressione e di perforamento, i quali vennero quasi per intiero riformati.

Dopo la guerra del '59, ceduta la Savoia alla Francia, furono stipulate con questa Nazione nuove convenzioni.

Gli ingegneri francesi non credevano molto ai progressi della perforazione meccanica, e a provare che la loro opinione era pienamente condivisa dal loro Governo basti ricordare che nel trattato

(1) ENEA BIGNAMI, *Cenisio e Frèjus*, Firenze, Barbera 1871.

(2) Nella seduta 13 luglio 1857 il Senato del Regno approvò la legge sul traforo del Moncenisio con 51 voti su 56 votanti.

con l'Italia del 7 maggio 1862 fu, tra l'altro, stabilito che se i lavori non fossero stati ultimati per il 1° gennaio 1877 la Francia sarebbe stata esente da ogni contributo.

Ma poichè lo scetticismo non doveva andare disgiunto da un certo garbo, fu stipulato anche il patto che la Francia avrebbe di buon animo corrisposto un premio di mezzo milione per ogni anno guadagnato sui venticinque, ed un premio di un milione, per ogni anno guadagnato sui quindici.

Il Governo italiano, al fine di assicurarsi i benefizi previsti dalla convenzione, stipulò in data 31 dicembre 1867 un contratto di appalto con gli ingegneri Grattoni e Sommeiller, i quali assunsero l'obbligo di dare compiuta l'opera prima dello spirare dall'anno 1871 per il prezzo di L. 4.617 il metro lineare (1).

Il numero degli operai impiegati nei lavori fu, per ognuno dei due imbocchi, di circa 1500 nell'inverno e di 2000 nell'estate, senza tener conto di quelli che lavoravano alle dipendenze dei fornitori dei materiali di costruzione.

Il traforo lungo 12,230 metri fu compiuto entro il termine assegnato agli assuntori, non in 15 ma solo in 9 anni dal 1862. E fu una prova di più del genio costruttivo della nostra razza.

La locomotiva lo percorse per la prima volta il 27 agosto 1871; l'inaugurazione solenne ebbe luogo il 17 settembre dello stesso anno.

I lavori furono diretti dagli ingegneri Germano Sommeiller, Severino Grattoni e Sebastiano Grandis.

\* \* \*

Ci siamo diffusi nella narrazione delle vicende che riguardano il traforo del Frejus sia perchè esso costituì un autentico trionfo della scienza e della saggezza politica italiana, sia perchè l'impresa riuscì tra le più utili al nostro Paese sotto l'aspetto economico.

Purtroppo, però, non ci è dato — per i necessari limiti che ci siamo imposti — tracciare con uguale cura dei particolari la storia delle singole linee costruite o concesse dallo Stato Sardo.

Ci atteniamo, quindi, alle notizie essenziali sulla scorta dell'accurata monografia di Isidore Sachs: « L'Italie, ses finances et son développement économique, etc »; pubblicata a Parigi nel 1885.

(1) Relazione del Ministro dei lavori pubblici presentata alla Camera dei Deputati nella adunanza del 27 aprile 1871.



Nel 1850 si ha la prima concessione di una ferrovia all'industria privata. Alludiamo alla linea Torino-Savigliano, concessa per una durata di 80 anni ad una Società An. rappresentata dal Marchese di Pamparà. Nel 1852, furono stipulati nuovi patti per il prolungamento di questa linea fino a Cuneo e la durata della concessione, per l'intera linea, venne elevata a 90 anni. La stessa Società, nel 1856, ebbe ancora la concessione di una diramazione da Savigliano a Saluzzo.

La costruzione della linea Torino-Cuneo, della lunghezza di 87 chilometri, venne ultimata nel 1855 e la diramazione per Saluzzo nel 1857.

Nel 1859 lo Stato riscattò l'intera linea, dando in corrispettivo agli azionisti della Società titoli di rendita 5 %.

Lo spirito di associazione veniva frattanto sviluppandosi molto nel Piemonte, ciò che creava al Governo condizioni sempre più favorevoli per una intensa opera di progresso.

Negli anni 1852-4 lo Stato accordò a private Società le concessioni seguenti :

*Linea da Torino a Susa.* — Lo Stato si impegnò a concorrere alle spese di costruzione nella misura del 50 per cento. La durata della concessione a favore della Società inglese Jakson, Brassey ed Henfrey fu fissata in anni 99 con facoltà di riscatto dopo 20 anni. La linea, lunga 54 chilometri, fu ultimata nel 1854.

*Linea da Mortara a Vigevano.* — Concessa alla Società An. rappresentata dai Signori Giuseppe Arconati e Antonio Litta per 80 anni, con garanzia dell'interesse del 4  $\frac{1}{2}$  per cento sul capitale di costruzione, fu ultimata nel 1854 ed esercitata con materiale dello Stato verso corresponsione allo stesso del 50 % del prodotto lordo. Lunghezza della linea 13 chilometri.

*Linea da Torino a Novara.* — Concessa alla Società An. rappresentata dal Sig. Tommaso Brassey con facoltà di prolungamento fino al confine austriaco presso Buffalora. Il Governo, con il concorso delle Provincie e dei Comuni, si assunse la metà delle azioni sociali (8 milioni).

La linea, lunga 101 chilometri, fu terminata nel 1856.

*Linea da Cavallermaggiore a Bra.* — Lunga 13 chilometri, ultimata nel 1855. La durata della concessione a favore di una Società appositamente costituitasi fu stabilita in anni 99 e lo Stato si assunse l'onere dell'esercizio verso corresponsione del 50 % del prodotto lordo.

*Linea da Genova a Voltri.* — Lunga 15 chilometri, fu concessa ad una Società appositamente costituitasi nel 1853 con patti analoghi a quelli stabiliti per la linea precedente. Fu aperta al pubblico esercizio nel 1856.

*Linea Pinerolo-Torino* — Lunga 38 chilometri, fu concessa alla Ditta Edoardo Pickering nel 1853 ed ultimata entro l'anno successivo.

La durata della concessione venne stabilita in anni 99 con facoltà da parte del Governo di riscattarla dopo 30 anni. L'esercizio della linea fu riservato allo Stato verso corresponsione del 50 % del prodotto lordo.

*Linea Vercelli-Casale.* — Concessa nel 1854 per la durata di 99 anni e con facoltà di riscatto dopo 30 anni. I due tronchi della linea (da Vercelli a Casale e da Casale al Po) furono ultimati nel 1857. Il primo tronco venne esercitato direttamente dallo Stato, il secondo dalla Compagnia della strada ferrata di Novara, alla quale succedette poi la Società Vittorio Emanuele che esercitò l'intera linea Vercelli-Valenza fino al 1860, epoca in cui la linea stessa fu acquistata dallo Stato che l'esercitò direttamente a partire dal 1° gennaio 1861.

Nel 1854 fu autorizzata per legge la costruzione della linea Alessandria-Stradella e delle diramazioni Tortona-Novì e Alessandria-Acqui (1). La linea stessa, che doveva mettere in diretta comunicazione le linee dell'Italia centrale con la Francia e con la Svizzera, fu solennemente inaugurata il 1° novembre 1857.

Il Ministro dei lavori pubblici Pietro Paleocapa, che aveva combattuto a difesa della Repubblica di Venezia e che per la lunga applicazione agli studi in servizio della patria era divenuto cieco, percorse la linea senza poterla vedere, ma certo intimamente soddisfatto di avere potuto ancora una volta contribuire ad un'opera diretta a promuovere il pubblico bene (2).

Le due diramazioni Tortona-Novì e Alessandria-Acqui furono aperte all'esercizio nel 1858.

Pure nel 1854 fu concessa ai Signori Celestino Ferroggio e An-

(1) Le relative concessioni furono fatte a favore della Soc. A. per la Strada da Piacenza a Stradella e delle Case Bancarie fratelli Bormida e Barbaroux.

(2) Il Paleocapa, mirabile tecnico e politico, fu per otto anni Ministro dei lavori pubblici e, durante la sua amministrazione, fece approvare 74 progetti di legge, tra i quali quelli per il traforo del Cenisio e del porto di Spezia. Vedi: COLABICK, *Pietro Paleocapa*, Padova, 1924.

drea Crida la linea Biella-Santhià, lunga 30 chilometri ed aperta all'esercizio nel 1856.

Nel 1855 fu costruita dall'esercito sardo in Crimea la prima linea ferroviaria militare italiana sotto la direzione del maggiore Raffaele Cadorna, linea che funzionò egregiamente durante tutto il tempo della guerra.

La linea Chivasso-Ivrea, concessa ai Signori Brassey e Henfrey per la durata di 95 anni, e con facoltà di riscatto dopo 30, fu ultimata nel 1858.

Con apposita legge, nel 1853, venne accettata l'offerta dei Signori Laffitte, Bixio ecc. per la costruzione e l'esercizio della linea da Modane alla frontiera francese e a Genova.

Più tardi venne costituita la Società di Strade ferrate Vittorio Emanuele, con la quale si fuse, nel 1856 la Società di Novara.

Nel 1857 la Società Vittorio Emanuele fu riconosciuta concessionaria delle linee della Savoia, dalla frontiera francese a Modane, da Susa a Aix-les-Bains, Chambéry, Saint Jean-de-Maurienne e da Aytton a Annecy, come pure delle linee Susa-Torino, Torino-Novara e Novara-ponte Buffalora. La durata della concessione fu fissata in anni 99 con facoltà di riscatto dopo 18 anni. Lo Stato garantì alla Società, per l'intera durata della concessione, un cospicuo interesse sul capitale impiegato per i lavori, l'acquisto del materiale ecc.

Senza tener conto degli ottantotto chilometri di linee della Savoia, lo Stato Sardo aveva in esercizio, agli inizi del 1859, 850 chilometri di strade ferrate, dei quali 276 appartenevano allo Stato, 170 alla Società Vittorio Emanuele e 404 alle altre dodici Società concessionarie.

\*  
\* \*

Da quanto si è venuti fin qui esponendo, rilevasi che in Italia le costruzioni e l'esercizio delle ferrovie avvennero seguendo un doppio sistema: quello della concessione all'industria privata, più generalmente usato, e quello a cura diretta dello Stato.

Sotto l'aspetto finanziario, nelle concessioni, non si parlava di sovvenzioni dello Stato — dando a queste il significato e la portata odierni — ma solo di un diritto di usufrutto per un periodo variabile dai 50 anni, generalmente stabiliti dalle norme austriache, agli 80 e perfino ai 100 anni della rete dell'Italia Centrale imperniata sulla dorsale Piacenza-Bologna.

Il diritto di usufrutto delle linee era integrato da particolari esenzioni fiscali e dal diritto di esigere un prezzo di trasporto e talvolta dalla garanzia di un minimo di introiti o di un minimo di interesse al capitale impiegato.

La concessione della Milano-Camerlata, accordata senza aiuti finanziari da parte dello Stato, va ricordata, dice il Ministro Giannurco nella sua Relazione presentata alla Camera dei Deputati il 9 febbraio 1907 (vol. I, pag. 24) « sia perchè fu la prima a far penetrare in Italia le norme adottate in Austria sia perchè servì di traccia alla circolare 12 settembre 1838 dell'imperiale regio governo che costituì il primo germe della legislazione nostra ». Ciò vedremo confermato in seguito per altra via.

La detta circolare è importante perchè, fra l'altro, distingue le ferrovie pubbliche da quelle private, distinzione che, con qualche aggiunta, vedremo riportata nella prima legge organica nostra.

Seguendo particolarmente lo Stato Sardo dal quale, sia pure con le influenze derivanti dagli altri Stati, discende tutta la legislazione italiana, va rilevato che in esso, iniziatosi nel 1837 a parlare di ferrovie, costruite poi a cura diretta dello Stato, si prosegue per alcuni anni su questa stessa via, talchè la prima concessione ferroviaria all'industria privata avvenne nel 1850 come già abbiamo detto.

La mancanza fino a quel momento di una legge fondamentale fa sì che le varie concessioni, le quali rappresentano l'unica disciplina del rapporto fra lo Stato concedente e l'Ente concessionario, si richiamano l'una con l'altra e più specialmente fanno riferimento a quella suindicata che è la prima della serie.

Già con la citata Regia Patente del 13 febbraio 1845, con la quale fu anche autorizzata la costruzione a cura diretta dello Stato della Torino -Genova e della Alessandria-Novara, il Piemonte aveva posto la distinzione fra ferrovie principali e secondarie, intendendo di provvedere alle prime direttamente ed alle seconde mediante concessione ma accordando i necessari aiuti. La ricordata Relazione Giannurco accenna (vol. I, pag. 26) alle varie forme che potevano assumere tali aiuti che talvolta consistevano nell'acquisto di azioni, tal'altra nella garanzia del capitale od anche nell'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato con il corrispettivo del 50 % del prodotto lordo, restando l'altro 50 % devoluto a l concessionario. Ciò potrebbe far ritenere la possibilità, in quell'epoca, di esercizio col coefficiente del 0,50 che sembra però, anche per allora, inadeguato, come fu do-

vuto constatare ogni qual volta lo Stato affidava ad Ente diverso dal costruttore, l'esercizio di linee che egli si era riservato di fare direttamente.

Dagli atti della Reale Commissione che, in previsione della scadenza del primo ventennio delle convenzioni ferroviarie approvate con la legge 27 aprile 1885, ebbe l'incarico di studiare opportune proposte per un nuovo ordinamento delle strade ferrate, si rileva (vol. VII, pag. 5) come, allo scoppiare della guerra del 1859, e precisamente al 1° giugno di quell'anno, fossero in esercizio in Italia soltanto 1758 chilometri di ferrovia. Benchè tale cifra non concordi con quella risultante dal Prospetto dello sviluppo delle ferrovie italiane, edito nell'anno 1927 dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, secondo il quale al 1° giugno 1859 le ferrovie in esercizio in Italia rappresentavano una complessiva lunghezza di Km. 1.816,547, devesi riconoscere, alla stregua sia dell'una che dell'altra cifra, che il problema ferroviario aveva fino allora ricevuto in Italia una limitatissima soluzione.

Questa era la situazione delle ferrovie in Italia nella seconda metà dell'anno 1859, nella imminenza cioè della emanazione di quella legge 20 novembre 1859, n. 3754, sul riordinamento delle opere pubbliche che contiene, fra l'altro, la prima generica disciplina legislativa delle ferrovie.

In essa — riprendendosi un concetto che si è già visto inserito nella ricordata circolare dell'Austria — si distinguono le ferrovie in pubbliche e private a seconda dell'uso cui debbono servire, e si aggiunge il criterio di suddividere queste ultime in due categorie a seconda che interessino i soli terreni di proprietà del costruttore od anche proprietà di terzi. La legge detta quasi esclusivamnte le norme da seguirsi per la costruzione e per l'esercizio; stabilisce che la costruzione e l'esercizio di ferrovie non possono essere concesse che mediante legge e, quanto alle modalità di carattere finanziario, non prevede sovvenzioni da parte dello Stato, mentre assicura a quest'ultimo una partecipazione negli utili oltre un certo limite, partecipazione cui lo Stato può rinunciare contro una diminuzione delle tariffe dei trasporti: disciplina infine la regolazione dei rapporti fra Stato e concessionario al termine della concessione, sia che essa avvenga per scadenza del termine fissato, sia che essa avvenga anticipatamente per decadenza o riscatto. È accennato pure alla possibilità di aiuti sotto forma di garanzia di un minimo d'interesse al capitale o di un minimo di prodotto o di facilitazioni doganali.

Assai esigue sono le fonti cui si può ricorrere per risalire all'origine delle norme contenute in questa legge del 1859. Emanata infatti in forza dei poteri eccezionali conferiti al Governo durante la campagna di guerra del 1859, essa non dette luogo a discussioni parlamentari e quanto ad atti precedenti non esiste altro che la Relazione del 20 novembre 1859 (pubblicata nella Gazzetta Piemontese — Giornale Ufficiale del Regno — anno 1859, 1° supplemento al n. 316 del 22 dicembre 1859) con la quale la legge fu sottoposta alla sanzione Sovrana.

A proposito della intera legge che riguardava il riordinamento della gestione di tutte le opere pubbliche, la Relazione, nella sua parte generale, così si esprime: « Scopo precipuo del presente schema fu di renderne le disposizioni applicabili a tutte le Provincie dell'ampiato Regno di V. M. mettendo a raffronto le varie discipline vigenti nelle Provincie antiche ed in quelle di nuova aggregazione, scegliendone e conservandone le parti migliori, altre modificandone ed aggiugnendone di nuove, onde comporre un tutto rispondente, nel modo che parve migliore, alla ragione dei tempi ed agli interessi vasti e molteplici cui la legge riguarda ».

Per quanto si attiene, poi, alla materia ferroviaria — che per la prima volta viene disciplinata in una legge di carattere organico — detta Relazione si limita a dire che « le disposizioni concernenti le ferrovie furono desunte per la massima parte dalle condizioni comunemente imposte alle Società concessionarie nei rispettivi capitolati, e dalle analoghe leggi vigenti nei vicini Stati ».

Ciò conferma quindi la riportata affermazione della ricordata Relazione Gianturco che una delle fonti della nostra legislazione è rappresentata anche dalle norme esistenti nel Lombardo-Veneto dalle quali è stata tratta, fra l'altro, la ripartizione in ferrovie pubbliche e ferrovie private. Nessuna traccia vi si trova invece della ripartizione fra ferrovie principali e secondarie alla quale era fatto cenno, come si è visto, nella Regia Patente del 13 febbraio 1845.

Per completare questi brevi accenni basterà ricordare la sentenza 6-11 luglio 1905 emessa dalla Corte d'Appello di Milano (confermata poi con sentenza 8-22 maggio 1906 della Cassazione di Torino) nella causa fra lo Stato e la Società Anonima Briantea, concessionaria della ferrovia Monza-Calolzio. In detta sentenza allo scopo di risalire alle fonti della legislazione ferroviaria italiana è detto che nello studio delle fonti legislative in materia ferroviaria, anzichè arrestarsi

al decreto legge del 1859, conviene risalire alla legislazione che nei due decenni precedenti si era venuta formando in Francia « legislazione che servì di modello al Piemonte e ad altri Stati d'Italia, di mano in mano che anche qui, col mezzo per lo più di Società francesi, si era provveduto alla costruzione ed allo esercizio di alcune linee ferroviarie ». Prosegue la detta sentenza rilevando che taluni articoli derivano dal « *Modèle de cahier des charges pour les concessions des chemins de fer* » compilato in base all'art. 6, paragrafo 2º, della legge francese 11 giugno 1842.

Ed infatti il « *cahier des charges* » francese contiene, con qualche leggera variante, tutte le norme regolatrici della costruzione e dell'esercizio di ferrovie che trovansi riprodotte nella legge del 1859, ivi comprese, pur esse con qualche variante, quelle riguardanti le clausole di carattere finanziario che nella legge del 1859 sono state introdotte per regolare la fine della concessione.

\* \* \*

Dalla citata monografia di Isidore Sachs riportiamo i due seguenti prospetti, che egregiamente riassumono la nostra rapida rassegna dello sviluppo delle ferrovie nei vari Stati d'Italia dal 1839 all'aprile del 1859.

SVILUPPO DELLE FERROVIE DAL 1839 AL 1859  
NEI VARI STATI ITALIANI

Anni	Sardegna Km.	Lombardo- Veneto Km.	Stato Pontificio Km.	Toscana Km.	Due Sicilie Km.	Totale Km.
1839	—	—	—	—	8	8
1840	—	13	—	—	—	13
1841	—	—	—	—	—	—
1842	—	33	—	—	—	33
1843	—	—	—	—	33	33
1844	—	—	—	19	31	50
1845	—	—	—	20	—	20
1846	—	66	—	19	12	97
1847	—	—	—	26	—	26
1848	8	—	—	72	—	80
1849	49	80	—	64	—	193
1850	56	—	—	—	—	56
1851	12	54	—	16	—	82
1852	—	3	—	—	—	3
1853	107	—	—	7	—	114
1854	194	85	—	—	—	279
1855	52	72	—	—	—	124
1856	146	—	—	2	15	163
1857	58	50	20	10	—	138
1858	168	27	—	—	—	195
1859	—	39	81	2	—	122
<i>Totale</i>	850	522	101	257	99	1829 (1)

(1) Dal totale di 1.829 Km. vanno detratti 31 Km. di percorsi comuni. Il totale stesso differisce di poco da quello fornito dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

LUNGHEZZA DELLE LINEE IN ESERCIZIO NEI VARI STATI  
IN RAPPORTO ALLA SUPERFICIE DEL TERRITORIO ED ALLA POPOLAZIONE

Stati	Lunghezza delle linee Km.	Popolazione	Superficie in ettari	Lunghezza delle strade ferrate	
				per 10.000 abitanti	per miriametro quadrato
Sardegna . . .	850	4.421.000	6.118.282	1,92	1,38
Toscana . . .	257	1.826.000	2.152.035	1,40	1,19
Lombardo-Veneto	522	4.716.000	4.520.000	1,10	1,15
Stato Pontificio .	101	2.880.000	4.115.000	0,35	0,24
Due Sicilie . . .	99	9.179.000	10.929.736	0,10	0,09





PARTE SECONDA



## PERIODO DAL 1859 AL 1861

**SOMMARIO:** Guerra del 1859. — Importanza strategica delle Ferrovie. — Situazione ferroviaria a seguito della liberazione della Lombardia, Toscana, Emilia, Napoli e Sicilia all'inizio del 1860. — Situazione finanziaria delle regioni annesse. — Soluzione del problema ferroviario. — Rete Lombarda e rete dell'Italia Centrale. — Garibaldi e le ferrovie del Napoletano. — La rete ferroviaria italiana nel 1861.

Siamo al gennaio 1859.

Re Vittorio Emanuele II sente che non può più vivere in quella sonnolenza di morte che seguì agli avvenimenti del 1848 (1), e dichiara solennemente di non essere sordo al grido di dolore che gli viene da ogni parte d'Italia.

Napoleone III è di malumore, e tutti sanno con quali parole accogliesse il Barone Hubner, Ministro di Austria, che, in nome del suo Imperiale e Reale Signore, gli porgeva gli auguri di Capo di anno.

Milano, in occasione della morte di Emilio Dandolo, splendido combattente delle cinque giornate, fa una solenne manifestazione antiaustriaca.

Sono i prodromi della guerra.

Le ferrovie della Società dell'Alta Italia e del sud-Austria entrano in un periodo di attività intensa per il trasporto di una potente massa di uomini, di artiglierie e di munizioni dall'Austria in Italia.

Ma non meno intensamente attive sono le ferrovie piemontesi, che fanno guadagnare all'esercito alleato quei pochi giorni che, senza dubbio, avranno un peso decisivo sulle sorti della guerra (2).

(1) Lettera dell'11 marzo 1859 ad un suo fidato di Parigi.

(2) Il Generale MARIANO BORGATTI, nella sua pregevole *Storia dell'Arma del Genio*, Roma 1931, a proposito di questa campagna, scrive: « . . . nei primi giorni di essa Napoleone III fece mosse dimostrative per dirigere il grosso dell'esercito da Alessandria - Casale verso Piacenza, mentre invece dispose per il passaggio del Ti-

Non rifaremo, neppure di scorcio, la storia di quell'anno glorioso, perchè ciò esorbiterebbe dal nostro compito.

Pronunciamo soltanto qualche nome, per un'intima soddisfazione del nostro cuore, così, come il viaggiatore giunto dopo un aspro cammino in luoghi che importanti avvenimenti resero per sempre memorabili, ne pronuncia sottovoce il nome, quasi a volersene impregnare l'anima commossa.

Montebello, Palestro, Confienza, Magenta !

Dopo la battaglia di Magenta, gli italiani compresero meglio l'importanza strategica delle ferrovie, avendo visto di quanta utilità fosse stata al concentramento delle truppe alleate su quel borgo, il tronco laterale di Casale.

Quando gli austriaci ripassarono il Mincio, gli agenti ferroviari che si trovavano sulla linea Magenta-Milano rimasero fermi al loro posto.

Con una rapidità ammirevole si eseguì una ferrovia di congiunzione provvisoria tra le stazioni di Porta Nuova e di Porta Tosa a Milano, e si ripararono i ponti sul Muzza e sul Chiese fatti saltare dagli austriaci nella loro ritirata.

Ebbe allora a verificarsi il fatto strano che, a pochi giorni di distanza dai primi vittoriosi scontri, le locomotive di una stessa Società erano da una parte agli ordini dei generali italiani e francesi a Desenzano, e dall'altra agli ordini dei generali austriaci a Peschiera.

È assodato che da parte dei dirigenti le ferrovie *Lombarde, quasi tutti stranieri*, non furono commessi atti ostili a danno di nessuna delle due parti belligeranti.

L'ing. Amilhou diresse con grande perizia le ardite riparazioni al Ponte di Buffalora che le mine austriache avevano grandemente danneggiato, e la costruzione della strada di congiunzione tra Magenta e S. Martino.

Il 30 giugno, e cioè a distanza di soli sei giorni dalle battaglie di Solferino e S. Martino, la locomotiva per la prima volta correva senza interruzione dalla capitale lombarda a quella del Piemonte.

Nello stesso tempo il cav. Protche, direttore delle costruzioni

---  
cino a Boffalora, ed in 8 giorni (25 maggio-3 giugno) spostò la massa principale dell'esercito franco-piemontese dal triangolo Casale - Alessandria - Voghera al triangolo Novara - Vercelli - Mortara, valendosi, nel maggior modo, delle linee ferroviarie che potevano favorire il movimento: e questo può dirsi il primo impiego su vasta scala delle ferrovie nella strategia .

dell'Italia centrale, spingeva con grande alacrità i lavori della linea Piacenza-Bologna e dava prova del suo attaccamento agli interessi nazionali assumendo egli stesso la direzione dell'esercizio di tale linea quando fu ultimata. Ciò che rese più agevole la costituzione del governo dell'Emilia.

Riconobbero, infatti, il dittatore Farini e il Cavour che senza questa rapida congiunzione ferroviaria gli avvenimenti non si sarebbero svolti così sollecitamente e così felicemente.

Dopo gli avvenimenti cui abbiamo accennato, e che si conclusero con la liberazione della Lombardia, con l'annessione della Toscana e dell'Emilia e la liberazione della Sicilia e di Napoli, apparve necessario costruire una rete che, collegando le varie regioni del nuovo regno, testimoniassero all'attonita Europa che la conseguita unità nazionale era un fatto concreto ed irrevocabile.

«Se le strade ferrate» scriverà qualche anno più tardi Cesare Correnti, «sono per le altre Nazioni un mezzo di progresso, per gli Italiani sono i nervi e i muscoli del nuovo corpo, in cui deve incarnarsi l'anima della Nazione, creata piuttosto dalla idealità e dalla ispirazione del sentimento, che compaginata per forza di matura gestazione».

L'impresa si presentava quanto mai ardua.

Se il gruppo di linee piemontesi si riallacciava a quello lombardo per Magenta e alla linea Piacenza-Bologna per Alessandria e Stradella, mancava, poi, ogni comunicazione ferroviaria fra Milano e l'Italia centrale e da Bologna non potevano raggiungersi ancora Pistoia, Ancona e Pontelagoscuro.

La rete Toscana, isolata come era, viveva di vita propria.

I lavori per la costruzione della linea Roma-Ancona avevano avuto appena inizio e, quindi, si era ben lungi dal pensare a collegare tale linea a quelle Toscane per il Trasimeno e per Chiusi.

Le diramazioni per il litorale, e più particolarmente per Genova e Roma, non erano state neppure progettate.

Le linee Napoletane infine avevano uno sviluppo quanto mai insufficiente e la Sicilia e la Sardegna erano sprovviste di ferrovie (1).

Una grave difficoltà all'azione del Governo derivava anche dal-

---

(1) Un diligente esame della situazione ferroviaria italiana dell'epoca ci è fornito da CHARLES SCIARD nell'opera: *Les Chemins de Fer en Italie considérés comme une propriété de l'État et grands instruments de la production et de la richesse nationale*, Paris, 1867.

l'eccessivo numero di Società che avevano avuto dagli Stati preesistenti le concessioni delle linee costruite o di quelle da costruire, e i diversi criteri cui le concessioni stesse erano informate.

Un'idea più chiara della situazione all'inizio del 1860 può aversi dalla tabella seguente, che riproduciamo dalla relazione del Ministero dei Lavori Pubblici, presentata al Parlamento il 31 gennaio 1867.

Linee e Amministrazioni che ne avevano la concessione o l'esercizio	Km. in esercizio	Km. concessi ma non ancora costruiti
Linee possedute ed esercitate dallo Stato (1) . . .	269	59
» concesse a società private, ma esercitate dallo Stato (2) . . . . .	324	44
» concesse alla Società Vittorio Emanuele (3) . . . . .	116	—
» concesse ad altre società, ma esercitate dalla stessa (4) . . . . .	116	—
Linea dall'Italia per il Sempione (da Arona al confine Svizzero) . . . . .	—	59
Linee concesse alla Società delle Strade Lombarde e dell'Italia Centrale . . . . .	347	367
» Romane . . . . .	—	401
» Livornesi . . . . .	194	43
» della Maremma . . . . .	—	231
» concesse alla Società della ferrovia centrale Toscana . . . . .	122	32
» possedute ed esercitate dallo Stato nelle provincie Napoletane . . . . .	81	—
» concesse alla Società Bayard . . . . .	56	—
» concessa alla Società della Ferrovia Aretina . . . . .	—	120
» da Asciano a Grosseto . . . . .	—	92
<b>Totali</b>	<b>1625</b>	<b>1448</b>

C'era, poi, difficoltà oscura e tormentosa più di ogni altra, la situazione finanziaria del giovine Regno.

(1) Linea Torino - Alessandria - Genova ; linea Alessandria - Novara - Arona ; linea Susa - Modane.

(2) Linee : Torino - Cuneo ; Savigliano - Saluzzo ; Cavallermaggiore - Bra, Mortara - Vigevano ; Alessandria - Acqui ; Genova - Voltri ; Novi - Tortona ; Alessandria - Piacenza ; Torreberretti - Pavia ; Valenza - Casale - Vercelli.

(3) Linea da Torino al Ticino.

(4) Linee : Torino - Susa ; Chivasso - Ivrea ; Santhià - Biella.

Tutte le provincie annesse avevano conferito al vivo organismo sorto dalla rivoluzione un patrimonio di entusiastica fede, oltre ogni dire considerevole, ma anche un complesso di debiti non meno considerevoli, come può rilevarsi dalla seguente tabella che si riferisce al 17 marzo 1861:

	Lire di rendita
Sardegna . . . . .	63.836.255
Napoli . . . . .	26.021.466
Sicilia . . . . .	10.453.010
Lombardia . . . . .	7.531.186
Toscana . . . . .	5.865.784
Romagna . . . . .	951.130
Modena . . . . .	889.534
Parma . . . . .	610.454
Umbria . . . . .	348.546
Marche . . . . .	247.025
	in totale 116.754.390

A tale somma doveva aggiungersene un'altra, assai più modesta, costituita da debiti contratti in condizioni speciali e il cui riconoscimento fu subordinato ad uno speciale esame.

Non c'è da meravigliare se il primato spettava al Regno di Sardegna, in quanto questo aveva perseguito e raggiunto un più alto grado di sviluppo materiale, sostenuto tre guerre contro l'Austria, partecipato alla guerra di Crimea, aiutato largamente in ogni regione i movimenti che favorivano la causa nazionale.

Il progetto di legge per l'unificazione dei debiti pubblici fu presentato al Parlamento dal Ministro delle Finanze Bastogi e promulgato il 4 agosto 1861.

\* \* \*

Per la soluzione del problema ferroviario il Governo aveva la scelta fra due sistemi.

Il primo era quello caldeggiato da uomini che, pur incalzando gli eventi, traboccavano di prudenza e di saggezza; rispettare le concessioni in vigore, studiare con ogni cura un modesto tracciato complementare che rispondesse nel miglior modo possibile alle esigenze del commercio, dell'industria e della difesa del territorio, e, poi, iniziare gradatamente i lavori con gestione diretta, tenendo stretto conto delle effettive possibilità di bilancio, ovvero affidarne



l'esecuzione a compagnie che avrebbero potuto essere anche concessionarie dell'esercizio per un periodo di tempo determinato.

Il secondo sistema era quello reclamato dagli uomini che a pieni polmoni respiravano il buon vento della rivoluzione la quale fatalmente tendeva ai suoi ultimi obiettivi: fare subito, fare a qualunque costo, anche a rischio di fare male.

La rivoluzione ha una sua logica che non può essere quella dei tempi normali e deve di necessità ignorare i lunghi studi e le troppo ponderate decisioni per abbandonarsi al proprio impeto e all'ispirazione del momento.

Il secondo sistema fu quello che infatti prevalse fino al 1865, e fu ottima cosa, perchè è sempre dubbia l'efficacia di quella saggezza che consiste nel distruggere la passione, cioè la forza.

Era, d'altra parte necessario che il giovine regno entrasse in gara di civiltà con gli altri popoli, e a ciò non poteva bastare il genio, l'ardire, l'attività degli italiani, ma occorreva che a questi fossero forniti i mezzi di sviluppo che gli altri popoli già possedevano.

Le concessioni in vigore, salvo alcune necessarie modifiche, furono rispettate.

Nuove linee vennero decretate, e lo Stato obbligò le Società a costruirle entro termini così brevi che, in alcuni casi, lasciavano appena il tempo di studiare i tracciati e di approntare i mezzi d'opera.

Naturalmente siffatto sistema non si accordava troppo con le leggi dell'economia, in quanto lo Stato doveva largheggiare in garanzie, e in sovvenzioni sia in danaro che in lavori e in terreni; ma i risultati compensavano largamente i maggiori oneri della Finanza.

Il gruppo Lombardo e dell'Italia Centrale fu staccato, per ovvie ragioni, dalla rete Veneta.

Il Cav. Brot, rappresentante della Società, che, come abbiamo visto, faceva capo ai Signori Rothschild, Duca di Galliera e C., assunse, dopo gli avvenimenti del 1859, la direzione e l'amministrazione di quella parte delle strade ferrate che non si trovava più soggetta al dominio austriaco, ed ottenne che, per le medesime, venisse a cessare ogni ingerenza del Consiglio di Amministrazione che aveva sede in Vienna.

Tale indipendenza e separazione di interessi fra la rete lombarda e la rete austriaca fu sancita, nei riguardi internazionali, col trattato di Zurigo, e nei riguardi amministrativi dello Stato, con

la convenzione 25 giugno 1860, sancita con la legge 8 luglio 1860 e recante sostanziali modifiche a quella conclusasi nel 1856 fra i Governi dell'Austria, della Toscana, degli Stati Romani e di Parma e Modena.

Vennero così a costituirsi, in seno alla detta Società, due gruppi aventi una piena autonomia; uno sotto il titolo di Società delle Strade Ferrate dell'Austria meridionale e della Venezia; l'altro col nome di Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale.

I due gruppi avevano distinti Consigli di Amministrazione. Per le questioni di interesse comune funzionava un apposito Comitato che, fino dalla istituzione della Società, era stato costituito a Parigi.

Al gruppo lombardo, in compenso della conferma delle concessioni austriache e dei sussidi finanziari accordatigli (1), fu fatto obbligo di condurre a termine le linee da Milano a Piacenza e a Pavia, da Rho a Sesto Calende, da Bergamo a Lecco, da Treviglio a Cremona, da Bologna a Pistoia e a Pontelagoscuro.

Lo Stato, con la cennata convenzione del 1860, si riservò il diritto di riscatto che poteva, però, essere esercitato solo dopo trascorsi trenta anni dal completamento della rete.

La scadenza della concessione venne fissata per la rete lombarda nel 1955 e per quella dell'Italia Centrale nel 1949.

Per quanto concerne le provincie dell'Emilia, ebbero giuridico riconoscimento le concessioni delle linee dell'Italia Centrale che erano unite alla rete lombarda, e furono apportate ai tracciati di alcuni tronchi le varianti rese necessarie dal cambiamento delle frontiere.

Il Governo provvisorio della Toscana, retto da Bettino Ricasoli, il barone di ferro, ordinò, in vista del completamento dei lavori di bonifica della Maremma, che si costruisse a spese dello Stato la linea da Grosseto ad Asciano e accordò alla Società Centrale Toscana la facoltà di prolungare la linea fra Siena e Torrita fino a Chiusi.

Fu inoltre decretata dal Governo medesimo la costruzione della

(1) Il Governo garantiva per le linee lombardo-venete un interesse annuo del 5%, nonchè l'ammortizzazione computata sulla base di  $\frac{2}{10}$  per cento per l'intera durata della concessione (cioè fino al 1° gennaio 1955), e per la rete dell'Italia Centrale la garanzia veniva fissata, per tutta la durata della concessione (cioè fino al 1° gennaio 1949) in una rendita netta di L. 14.000 al Km. (legge 8 luglio 1860, n. 4241).

linea da Livorno al Chiarone, frontiera dello Stato pontificio (184 Km.) e del tronco dal Fitto di Cecina alle Moie Volterrane (28 Km.).

Con D. R. 10 febbraio 1861 fu prevista l'emissione di 89.000 obbligazioni di lire 500 ciascuna per la strada ferrata da Livorno al Confine pontificio e, in seguito alla dichiarazione di decadenza della concessione relativa alla linea Firenze-Perugia, i lavori già iniziati per tale linea furono continuati a spese dello Stato.

Relativamente alle provincie Napolitane, è noto che Garibaldi voleva ritardare per un biennio l'annessione delle provincie stesse all'Italia al fine di poter procedere al riscatto di Roma, dell'Umbria e delle Marche e, poi, congiungendo le sue forze e quelle di Re Vittorio Emanuele, ricacciare gli austriaci al di là delle Alpi e compire l'unità italiana.

In dipendenza di tale divisamento Garibaldi non poteva ritardare l'adozione di tutti quei provvedimenti che riteneva idonei a sviluppare le forze produttive del conquistato reame. Primi fra gli altri quelli diretti a porre rimedio alla assoluta deficienza di vie di comunicazione.

Costituito un Ufficio tecnico delle Strade Ferrate (Dec. nn. 131, 161 e 162) il Dittatore, in data 25 settembre 1860, faceva ai Signori Adami e Lemmi la concessione per il congiungimento delle linee napoletane con quelle dello Stato Pontificio, sia nel versante del Mediterraneo che in quello dell'Adriatico, e per la costruzione dei tronchi da Napoli a Foggia e da Salerno a Potenza nella duplice direzione da Bari a Taranto e da Potenza a Reggio. Altra concessione accordava per la costruzione delle linee della Sicilia da Messina a Catania e Siracusa, e da Catania a Castrogiovanni e Palermo con le trasversali da Palermo a Girgenti e Marsala.

Il contratto Adami-Lemmi parve, in seguito, troppo oneroso per lo Stato, e in diverse riprese fu sciolto del tutto.

L'attuazione della progettata rete ferroviaria subì l'influsso delle vicissitudini politiche ed economiche dell'epoca, e, purtroppo, entro il 1860 non furono condotti a termine che i lavori delle linee Torre Annunziata-Vietri, lunga 29 chilometri, e Sarno-S. Severino, lunga 17 chilometri.

Migliori risultati si conseguirono nell'anno successivo.

Nel luglio del 1861 fu stipulata con il Sig. Paolino Talabot una nuova convenzione per le linee delle provincie Napolitane, e precisamente per la costruzione, nel termine di 4 anni, delle linee S. Benedetto del Tronto-Otranto, Bari - Taranto, Pescara - Ceprano e Foggia-Salerno (1.100 Km. circa).

Lo Stato, da parte sua, si impegnò a corrispondere alla Società che il Talabot si assumeva di costituire entro un anno, un anticipo di 30 milioni di lire e a garantire l'interesse del 6 % e l'ammortamento del capitale da impiegare nei lavori durante i 99 anni di vigore della concessione (1).

La Società non poté essere costituita alle condizioni prescritte, e i promotori dovettero rinunciare alla concessione.

Il Governo, però, che aveva già fatto iniziare a proprie spese i lavori di costruzione della linea da Ancona a S. Benedetto, fece continuare gli studi e i lavori di tutte le altre linee al di là del Tronto, assumendosi il relativo onere finanziario (legge 25 luglio 1861, n. 156).

In virtù di una legge pure emanata nel 1861 (2), alla Società delle Strade Ferrate Romane fu concessa la linea Castelbolognese-Ravenna, nelle provincie della Romagna, e la linea Ceprano-Napoli che, continuando la Ceprano-Roma, veniva a stabilire una comunicazione diretta fra Roma e Napoli. La Società stessa assunse l'esercizio, a proprio rischio, della linea Cancellò-S. Severino e prese impegno di condurre a termine, entro l'anno, i lavori di costruzione della Bologna-Ancona.

Come contropartita lo Stato garantì alla Società un prodotto netto di L. 20.000 a chilometro per le linee della Romagna, un prodotto di L. 1.000.000 per la linea Ceprano-Napoli, e un sussidio di L. 5.000.000 per la linea di Ravenna. Cedette, inoltre, alla Società, contro rimborso del valore, la linea da Napoli a Capua e Ceprano, già in avanzato corso di costruzione.

Alla Società delle Strade Ferrate Livornesi fu concessa la linea di Porta a Massa che doveva allacciare la rete toscana alla strada ferrata del litorale ligure, nonchè la linea da Firenze ad Arezzo e a Perugia.

---

(1) La convenzione in parola, presentata dai Ministri dei Lavori Pubblici (Peruzzi) e delle Finanze (Bastogi), incontrò forti opposizioni alla Camera, perchè si temeva di cedere le più importanti linee dell'Italia meridionale ad una compagnia estera che aveva già il monopolio delle nostre ferrovie in Lombardia e nell'Italia centrale. Fu tuttavia approvata con legge 21 luglio 1861, n. 134.

(2) Legge 21 luglio 1861, n. 135. In occasione della discussione di tale legge alla Camera, il deputato piemontese Brunet mise in rilievo che la Società romana, «od almeno i suoi promotori ed amministratori si preoccupavano assai poco dell'attuazione dei lavori e troppo di operazioni di finanza». E concluse che la Società non dovesse essere aiutata nè direttamente nè indirettamente, non meritando alcuna fiducia. Ma, purtroppo, non fu ascoltato.

La Società assunse l'obbligo di costruire ed esercitare quest'ultima linea (concessale per 90 anni) verso la corresponsione di una garanzia d'interesse del 5 % sulle azioni e del 3 % sulle obbligazioni, e il rimborso alla pari di tutte e due le specie dei titoli, senza però che fosse fissata la quantità precisa di essi, che si sarebbe dovuta emettere, restando ciò liberamente sottoposto all'accordo tra Società e Governo. Tale latitudine e libertà di pattuizioni, non suffragata da studi diligenti, provocò le vivaci critiche del deputato Mellana (*Atti Parl.*, 1861. Cam. dei dep. 411-713); ciò che non impedì che il disegno di legge relativo alla concessione di cui trattasi, difeso dagli onorevoli Cini, Rasponi, Valerio e Busacca, divenisse la legge 9 luglio 1861, n. 96.

All'ing. Ferrante fu concessa la linea Milano-Vigevano e ad una Compagnia inglese la linea da Savona a Torino per Carmagnola.

Nel corso dell'anno 1859 furono aperte all'esercizio le seguenti linee, o tronchi di linea (1) :

Civitavecchia-Roma (Termini) (Km. 80,710);  
 Ticino-Magenta (Km. 7,140);  
 Piacenza-Parma (Km. 57,082);  
 Parma-Bologna (Km. 89,741);  
 Stradella-Castel S. Giovanni-S. Nicolò-Ponte Trebbia (Km. 27,830);  
 ed altre di minore importanza;

nel 1860 :

Ponte Trebbia-Piacenza (Km. 5,385);  
 Torre Annunziata-Vetri sul mare (Km. 26,940);  
 Sinalunga-Torrita (Km. 6,380);  
 Gallarate-Rho (Km. 26,234);  
 ed altre minori;

nel 1861 :

Mercato S. Severino-Sarno (Km. 16,140);  
 Pisa (St.c.)-Viareggio-Pietrasanta (Km. 31,770);  
 Bologna-Ancona (Km. 203,996);  
 Tora Presenzano-Capua (Km. 41,950);  
 Torrita-Salarco (Km. 6,000);  
 Milano-Piacenza (Km. 68,261);  
 ed altre minori.

---

(1) I dati che riportiamo sono desunti dalla diligente monografia pubblicata nel 1927 dal Ministero delle Comunicazioni-Ferrovie dello Stato che reca il titolo: *Sviluppo delle Ferrovie Italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*. L'avvertenza vale anche per gli analoghi dati che riporteremo nei capitoli che seguono.

*Varie linee nello stesso triennio furono aperte all'esercizio anche nel territorio del Regno ancora soggetto all'Austria, e tra queste :*

Bolzano Gries-Trento (Km. 55,266) ;

Trento-Ala (Km. 40,107) ;

Monfalcone-Gorizia-ex Confine Illirico-Udine (Km. 55,176) ;

ex Confine Tirolese-Verona (Km. 41,657).

In totale si ebbero nel periodo in parola nuove linee per Km. 995,597.

Si è visto che la legge del 1859 distingueva le ferrovie soltanto in pubbliche e private ; dettava le norme per la costruzione e per l'esercizio, ma sostanzialmente stabiliva che le ferrovie non potevano concedersi che per legge.

Nel periodo immediatamente successivo non si erano ancora venute a formare in Italia le condizioni suscettibili di determinare un razionale riordinamento delle ferrovie. L'esistenza di vari piccoli Stati rendeva infatti frammentarie le concessioni di tronchi ferroviari fatte dai singoli Governi per lo più su incerte basi finanziarie, come pure precari erano i fondamenti finanziari delle concessioni accordate nell'ex reame di Napoli durante il periodo della Dittatura.

Nel 1861, con la proclamazione del Regno d'Italia si sentì ancora maggiormente — come già abbiamo detto — la necessità di un criterio unificativo e d'altra parte cominciavano a costituirsi, in talune zone, le condizioni necessarie a tale unificazione.

Senonchè l'incertezza dominava ancora per un doppio ordine di cause : il primo perchè non si aveva una precisa visione di quale fosse la misura più conveniente dell'intervento statale così nella costruzione come nell'esercizio delle ferrovie e, quindi, mancava un sicuro indirizzo sui limiti da assegnare in tale campo all'industria privata ; il secondo perchè le generali difficoltà finanziarie, assai gravi in quel periodo e rese ancora più incerte in conseguenza delle guerre, non potevano non ripercuotersi nelle imprese ferroviarie, bisognose di larghi capitali, ed impedirono la creazione di un sistema unico finanziario, determinando volta a volta l'adozione di sporadici criteri contingenti i quali più che ad una visione lungimirante o comunque seriamente basata, rispondevano a possibilità o ad esigenze del momento.

Si ebbe qualche costruzione direttamente fatta dallo Stato, ma la preferenza, allora istintiva, per l'industria privata e le difficili condizioni del mercato finanziario che impedivano alle Società di

vivere di vita propria senza un intervento dello Stato, almeno sotto forma di garanzia, fecero oscillare dall'emissione di obbligazioni fruttifere garantite dallo Stato alla garanzia di un interesse al capitale azionario: dall'assunzione da parte dello Stato della totalità delle spese di costruzione di linee in fatto costruite da Società private, alla garanzia generica di interesse e di ammortamento per i capitali investiti; dalla sovvenzione a corpo per una volta tanto, alla garanzia di prodotti minimi lordi o netti.

Molte accuse, parlamentari ed extra, furono fatte nei riguardi dei provvedimenti adottati in quel periodo, che si afferma essere stati esageratamente onerosi per il pubblico denaro. Non è possibile qui neanche accennare a discutere una simile questione che richiederebbe una lunghissima trattazione. Solo conviene dire che se errori vi furono, una parte almeno va certamente attribuita alla novità e complessità delle questioni, ma ancora di più alle difficoltà gravissime cui si andava incontro in quel tempo per ottenere la disponibilità delle somme relativamente assai ingenti, occorrenti ad imprese del genere.

Il problema ferroviario, insomma, pur essendo fra i più urgenti ed importanti, non ebbe nè poteva logicamente avere adeguata soluzione date le particolari condizioni interne e internazionali nelle quali si trovava la giovanissima Italia.

## ANNI 1862-1863

SOMMARIO : Difficoltà finanziarie per una politica ferroviaria italiana. — Convenzione Rothschild del 15 giugno 1862. — Costituzione della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali con capitali italiani. — Concessione di 400 chilometri di ferrovie in Sardegna. — Concessione delle strade ferrate Calabro - Siciliane alla Società Vittorio Emanuele. — Concessioni varie.

Nel 1862 si abbandonò, in dipendenza di gravi difficoltà finanziarie, il sistema delle costruzioni di strade ferrate per conto diretto dello Stato e si tornò al sistema delle concessioni.

Quando il noto finanziere e costruttore ferroviario Talabot fu sciolto dagli obblighi della convenzione relativa alle ferrovie delle provincie meridionali, l'on. Peruzzi, Ministro dei Lavori Pubblici dell'epoca, si lusingò che capitalisti italiani sarebbero subentrati nell'impresa.

Purtroppo, però, tutte le pratiche all'uopo svolte non ebbero successo, perchè i capitalisti italiani non erano avvezzi a considerare le grandi imprese sotto il loro vero aspetto economico e finanziario, ma soltanto di borsa (1).

Fu allora inviato l'on. Grattoni a Parigi per prendere contatto con capitalisti francesi, e poichè questi non parvero alieni dal prendere in considerazione le proposte loro fatte, il Grattoni si trasferì subito a Napoli per studiare sui luoghi la rete ferroviaria da costruire e formarsi un'idea del suo probabile costo per averne norma nelle trattative.

Convenuti a Torino i capitalisti francesi, non fu possibile addivenire con essi ad un qualsiasi accordo, cosicchè, ad evitare ulteriori perdite di tempo e a sopire i malumori che il superstite servitorame dei borboni andava diffondendo fra le popolazioni interessate, fu

(1) Abbiamo, infatti, accertato come molte imprese ferroviarie fallirono solo perchè appena le azioni salivano ad un prezzo discreto, venivano vendute per ritrarne un beneficio, e le Società abbandonate ad altre mani.



deciso di proseguire i lavori a spese dello Stato, a sensi dell'art. 2 della legge 21 luglio 1861.

Succeduto al Peruzzi nel Dicastero dei Lavori Pubblici il Depretis, anche questi tentò di eccitare il capitale italiano ad assumersi l'impresa.

Tornato vano anche questo nuovo appello, furono aperte trattative con la casa Rothschild che condussero alla stipula della convenzione 15 giugno 1862 nella quale vennero contemplate tutte indistintamente le linee che avevano già formato oggetto della precedente convenzione col Talabot. Gli aiuti governativi ai concessionari dovevano consistere :

in un sussidio di dieci milioni, mediante deduzione di egual somma dal rimborso che i concessionari stessi avrebbero dovuto fare allo Stato delle spese da questo incontrate per la ferrovia Napoli-Ancona ;

in un altro sussidio di dieci milioni in beni demaniali ;

nella cessione dell'esercizio e dei prodotti del tronco da Voghera a Piacenza dal giorno in cui venisse aperta la linea Pavia-Voghera ;

nella garanzia di un annuo prodotto lordo chilometrico di L. 29.000 per la linea da Napoli all'Adriatico e di L. 25.000 per quella da Voghera a Pavia ed a Brescia.

La convenzione fu presentata al Parlamento con una sollecitudine che crediamo costituisca un primato impossibile da battere : il giorno dopo la sua stipula.

Il barone Rothschild doveva avere spiegato nelle trattative una abilità veramente eccezionale !

Se si pone mente all'eccessivo calore della relazione che accompagnava la convenzione, vien fatto di pensare che lo stesso Depretis non doveva forse essere molto soddisfatto della sua opera.

Ai lettori non riuscirà sgradito il breve saggio che ne diamo.

« Ma se al Governo stava grandemente a cuore l'accelerare con ogni mezzo l'eseguimento delle strade ferrate fra Napoli e l'Adriatico, lo scopo che sedeva in cima di ogni suo pensiero era quello di assicurarne l'attuazione ; e a cotal fine, oltre alle condizioni di garanzia inserite nella convenzione, egli ebbe cura di associare alla stipulazione una potentissima Casa bancaria, e tale da assicurare i più diffidenti, che per qualsiasi evento nessun dubbio sarebbesi mai più elevato sulla piena ed intera esecuzione del contratto. Il

quale si è più volte fatto e disciolto per fatalità di circostanze, tantochè quasi giustificato fosse il sospetto che mai seriamente si volesse eseguire, voleva essere, *anche con gravi sacrifici*, in tal modo conchiuso da allontanare ogni dubbio sulla sua esecuzione. Ed in questo intento è stato appositamente convenuto all'art. 10 della convenzione, che fino a tanto che ai concessionari non venga fatto di costituire una Società anonima che si ponga in luogo e vece loro, essi debbano personalmente adempire agli oneri portati dalla convenzione » (1).

Come era inevitabile, la convenzione provocò aspri dissensi. In particolare si biasimava il Governo per la eccessiva larghezza nei sussidi accordati e per la cessione del tronco di strada ferrata Voghera-Piacenza che, mentre veniva a scemare l'importanza della rete statale, recava nocumento alla strada ferrata di Genova, essendo l'unico tratto che la congiungeva con le ferrovie dell'Italia Centrale.

In quanto ai beni demaniali si rilevava il pericolo che venisse ceduto un valore assai più rilevante di quello espresso.

Ma si facevano, anche, dei rilievi politici di grave peso.

Dopo la guerra del 1859, che aveva sottratto la Lombardia al dominio austriaco, l'Austria aveva imposto ai Sigg. Rothschild e Talabot, concessionari di numerose linee del suo impero e di quelle del Lombardo-Veneto, di separare la rete austriaca, che continuava a comprendere le linee del Veneto, dalla rete italiana, e di scindere la Società in due compagnie distinte ed indipendenti.

Ora il Parlamento sentiva una decisa ripugnanza a dare esecuzione ad un'ingiunzione fatta dal Governo austriaco e a suggellare in certo qual modo la separazione delle provincie venete dall'Italia.

Appariva, inoltre, non scevra di rischi la creazione di una grande Società che, avendo il centro dei suoi interessi a Vienna, possedesse nel Regno ferrovie dalle Alpi al mare Ionio e costituisse una potenza tanto forte da poter influire in modo pericoloso sul Paese e sul credito dello Stato.

---

(1) Particolare importante: fra gli obblighi dei concessionari fu iscritto anche quello di fondare in Napoli un grande stabilimento industriale, nel quale si dovesse fabbricare almeno la metà del materiale mobile necessario al primo esercizio della rete, e la totalità di quello che sarebbe occorso ai successivi armamenti e rinnovamenti.

La Commissione della Camera (1) incaricata di riferire sulla concessione, propose rilevanti modifiche che non vennero accettate dai concessionari.

Intervenne allora il Conte Pietro Bastogi, già Ministro delle Finanze, che d'intesa con la Cassa del Commercio ed Industria di Torino, riuscì a dar vita ad una Società di capitalisti e banchieri italiani che sottoscrissero un capitale, in azioni, di cento milioni di lire e si riservarono di integrarlo con emissioni di obbligazioni.

La Società accettò le modifiche principali introdotte dalla relazione parlamentare e, in particolare, la rinuncia alla linea Voghera-Piacenza e la riduzione del sussidio governativo (2).

La Camera accolse con la più viva soddisfazione l'annuncio della costituzione di una Società italiana e, senz'altro, autorizzò il Governo a concedere al Conte Bastogi la rete napoletana e le linee di Pavia-Brescia e Voghera-Pavia destinate a stabilire una diretta comunicazione fra Genova e Milano (Legge 21 agosto 1862).

La Società, che prese il nome di Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, fu regolarmente costituita in Torino il 18 settembre 1862. Il 18 del mese successivo fu costituito il Consiglio di Amministrazione che elesse a suo presidente il Conte Bastogi e a vice presidenti il Barone Bettino Ricasoli ed il Barone Giovanni Baracco.

Nell'assemblea generale ordinaria del 27 aprile 1863, il Bastogi riferendo sull'attività sociale poteva affermare :

« L'operato dei vostri amministratori non si potrebbe meglio dimostrare che dai risultamenti ; ed io sono ben lieto, o Signori, di ritrovarmi dopo cinque soli mesi fra voi, e di potervi annunziare tali fatti, che rendono la più irrecusabile testimonianza dell'operosità del vostro Consiglio.

« Fra pochi giorni sarà aperta la strada, lunga 146 chilometri, da Ancona a Pescara, e quella da Eboli a Salerno lunga 26.

« E poichè abbiamo fatto acquisto, salva la vostra approvazione, della strada da Napoli a Salerno (3), della quale vi terrò parola in

---

(1) Composta dei deputati : Nisco, Bonghi, De Luca, Leardi, Susani, Tonelli, Guerrini, Grattoni e Trezzi, relatore.

(2) Per le linee napoletane la Società ottenne la garanzia di una rendita lorda di 29.000 lire e per le linee della Lombardia di 20.000. Ottenne altresì un sussidio di venti milioni, metà in lavori, metà in beni demaniali.

(3) Costruita dal Bayard.

appresso, e che percorre uno spazio di 58 chilometri, avremo, ai primi di maggio, 230 chilometri di strada in esercizio, e per tale modo assicurata una garanzia del Governo di 6.670.000 lire di rendita lorda.

« I 20 chilometri di strada che separano Ortona da Pescara saranno compiuti e dati al pubblico transito al primo di agosto prossimo.

« Per la strada da Ortona a Foggia, distesa per 158 chilometri, è provveduto perchè i lavori siano fatti entro il prossimo mese di ottobre ; e per poco che il Governo voglia, ci promettiamo di rendere praticabili i 30 chilometri che intercedono fra Foggia e S. Severo.

« La pronta apertura di questo breve tratto molto gioverebbe all'efficacia dei provvedimenti contro il brigantaggio che infesta, come tutti sanno, più fieramente quelle campagne.

« Entro l'anno corrente si aprirà la strada di 64 chilometri che da Foggia conduce a Barletta.

« Da questi rapidi cenni dei lavori già fatti e di quelli prossimi ad essere compiuti potrete agevolmente argomentare che alla fine dell'anno corrente la nostra Società avrà 472 chilometri di strada in esercizio, e quindi conseguito il diritto ad una garanzia dal Governo di lire 13.688.000 ».

E chiudeva il suo dire :

« Vinti ostacoli d'ogni maniera, la locomotiva passa oggi il Tronto, e a Pescara è provvisoriamente la testa di quella gran linea, che dal Cenisio accenna all'estrema punta del litorale Adriatico.

« È un grande fatto, o Signori, di cui voi tutti potete andare superbi, perchè tutti vi avete, ciascuno per la parte vostra, cooperato, che appena in 30 mesi di tempo, sotto gli auspici del Regno d'Italia, la locomotiva faccia una delle sue stazioni colà, dove una delle più illustri spade della Nazione compieva la liberazione delle Marche. È un grande avvenimento che mercè vostra la locomotiva riporti trionfalmente il prode e leale Re Vittorio Emanuele per quel medesimo cammino, che trenta mesi fa batteva col suo cavallo di guerra, recando alle provincie Napoletane la libertà, recandovi oggi, dopo trenta mesi appena, i primi frutti della libertà, e gli strumenti più validi della civiltà, della prosperità, della grandezza delle nazioni ».

Tali parole non sarebbero certo state pronunciate dal Talabot o dal Barone Rothschild se la concessione loro accordata non avesse fatto felice naufragio fra gli scogli della procedura parlamentare !

Nello stesso anno 1863, e precisamente il 25 maggio, il Re Vit-

torio Emanuele, inaugurando la Sessione parlamentare, così esprimevasi :

« In ogni parte del Regno si dà opera sollecita ai lavori pubblici. Varcato il Tronto dalla locomotiva, è prossimo il tempo che tutte le parti d'Italia saranno congiunte per vicinanza, come lo sono per affetto ».

\* \* \*

Passando ora a considerare le altre provincie del Regno, dobbiamo rilevare che le condizioni delle vie ordinarie di comunicazione della Sardegna si presentavano migliori di quelle della Sicilia, per quanto tutte e due le isole fossero ancora prive di strade ferrate.

In Sicilia, infatti, esistevano duemila chilometri di strade provinciali, ma assolutamente impraticabili per lo stato di abbandono in cui le aveva lasciate il Governo Borbonico, mentre la Sardegna con una popolazione pari ad un quarto di quella della Sicilia era stata dotata dal Governo Piemontese di circa 400 chilometri di buone strade carrozzabili.

Per migliorare l'economia Sarda fu, nel 1863, concessa al Signor Semenza Gaetano di Londra una rete ferroviaria di circa 400 chilometri, comprendente le linee da Cagliari ad Iglesias, Oristano, Ozieri, Sassari, Porto Torres e Terranova, da darsi compiute al più tardi entro sei anni dalla data della legge.

Per tali linee lo Stato, tenuto conto delle gravi difficoltà da superare, concesse la garanzia di un prodotto netto di 9.000 lire per chilometro e si impegnò a cedere, a titolo di sussidio, alla Società ben 200.000 ettari di terreni ademprivili (1). Neppure con la concessione di così rilevanti — ma, a giudizio del Ministro Depretis, inadeguati — vantaggi, si poté ottenere dalla Società l'adempimento degli impegni assunti. E, purtroppo, soltanto nel 1871 poté essere inaugurata la prima strada ferrata Sarda, che fu precisamente quella che da Cagliari per Decimomannu porta a Villasor (2).

(1) Si tendeva a definire la vecchia questione degli ademprivi (oltre 400.000 ettari rimasti improduttivi, perchè soggetti a servitù di pascolo e di legnatico) col-l'assegnare alla perfetta e libera proprietà il compito di vivificarli con adeguati capitali.

(2) Se la concessione fosse stata approvata dal Parlamento soltanto quattro mesi prima, e cioè quando il credito italiano era al suo apogeo e non era ancora stato emesso il prestito Minghetti, nè quello delle Ferrovie Meridionali, forse le cose sarebbero andate altrimenti.

\* \* \*

In dipendenza della cessione della Savoia, fatta dall'Italia alla Francia nel 1860, si era venuta a creare una situazione assai difficile per la società Vittorio Emanuele, la cui rete, rimasta divisa fra i due Stati, aveva perduta l'unità del traffico e si vedeva, quindi, fatalmente avviata alla rovina. Sul territorio italiano detta Società possedeva ed esercitava la sola linea che da Susa raggiungeva il Ticino con le diramazioni per Ivrea e per Biella (Km. 230 circa).

Questa linea, mentre presentava un particolare interesse per il nostro Governo — perchè allacciata a varie linee dello Stato e complementare della linea Torino-Milano — riusciva di peso alla Società, che per essa doveva mantenere nel Regno una speciale amministrazione.

Intervennero, quindi, accordi fra Stato e Società per una adeguata sistemazione dei reciproci interessi.

La Società Vittorio Emanuele cedette allo Stato la linea da Susa al Ticino e le azioni della antica Società per la Torino-Susa verso il pagamento di L. 2.226.000 in cartelle di rendita 5 % ed ottenne la concessione delle strade ferrate Calabro-Siciliane, cui si aggiunsero, per la Calabria, le diramazioni per Cosenza e Potenza e, per la Sicilia, la diramazione per Licata. Per la maggior parte di queste linee fu accordata una sovvenzione chilometrica di L. 14.000, alla espressa condizione, però, che sarebbe la sovvenzione stessa stata gradualmente ridotta, se il prodotto lordo avesse superato le L. 12.000.

La Società ottenne, inoltre, un sussidio di dieci milioni, con l'obbligo dello scioglimento della Società Adami, dalla quale, pertanto, dovette acquistare le azioni (60.000) al prezzo di L. 115 ciascuna.

Anche in questa occasione la ragione politica prevalse su tutte le altre, come desumesi dalla chiosa della relazione parlamentare, che accompagnava il progetto di legge e che così è formulata : « La

---

In effetti la Camera, nella seduta del 12 agosto 1862, approvò la concessione ma, allo spoglio dei voti, mancarono fatalmente tre votanti a compiere il numero legale, e questo fece sì che la concessione fosse rimandata. Tale perdita di tempo, causata dalla malaugurata assenza di quei tre deputati, cambiò la faccia delle cose, perchè, all'inizio del 1863, il mercato monetario cominciò a soffrire di una serie di crisi, che rese difficili tutte le imprese e, quindi, anche quella della Compagnia delle Ferrovie Sarde.

Commissione si lusinga che il Parlamento, convinto dell'importanza non meno economica che politica del disegno di legge del quale le fu dato l'esame, vorrà onorarlo dei suoi suffragi, e che, mercè il suo buon volere, possa non essere lontano il giorno in cui il vapore, percorrendo tutta la Penisola, compia materialmente quella unità nazionale che è nel cuore di tutti gli italiani e nelle leggi della nuova Monarchia ».

Molto opportunamente lo Stato, con le convenzioni stipulate per la complessa rete ferroviaria dell'Italia meridionale ed insulare era venuto a liberarsi da quasi tutti i suoi impegni, eccezione fatta di quelli che riguardavano la costruzione delle nuove linee del litorale ligure, della linea S. Severino-Avellino e del Traforo del Moncenisio.

Con apposita convenzione internazionale tra l'Italia e la Francia, approvata il 18 giugno 1862, vennero regolate le numerose questioni ferroviarie sorte in dipendenza dell'annessione alla Francia della Savoia e di Nizza. Con la convenzione stessa fu determinato altresì l'onere che avrebbe fatto carico ai due Stati per il progettato traforo del Moncenisio e stabiliti i criteri da seguire per la congiunzione delle linee italiane del litorale ligure con quelle Francesi da Nizza al confine.

\* \* \*

Negli anni 1862 e 1863 furono concesse varie altre linee fra le quali ricordiamo la Bra-Alessandria ad una Società che acquistò anche il tronco Bra-Cavallermaggiore, e la Gallarate-Varese alla Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale.

In complesso nel periodo 1862-1863 furono aperti all'esercizio 952 chilometri di nuove linee ferroviarie, ivi comprese, però, anche quelle costruite dallo Stato Pontificio.

Fra le linee e tronchi di linea principali sono da menzionare :

*Per il 1862 :*

Cava Carbonara-Torreberetti (Km. 35,560) ;  
 Ferrara-Bologna (st.c.) (Km. 46,837) ;  
 Rogoredo-Pavia (st.c.) (Km. 28,875) ;  
 Solarco-Chiusi Bagni di Chianciano-Ficulle (Km. 37,189) ;  
 Bologna-Vergato (Km. 38,408) ;  
 Firenze-Pontassieve (Km. 19,810) ;  
 Ciampino-Velletri-Segni Paliano-Ceprano Falvaterra (Km. 107,419) ;  
 ed altre minori ;

Per il 1863:

Treviglio-Soresina-Casalbuttano-Cremona (Km. 64,576);  
Ceprano Falvaterra-Cassino-Tora Presenzano (Km. 51,946);  
Pontassieve-Montevarchi (Km. 33,048);  
Bagheria-Palermo (Km. 13,377);  
Ancona-Castellamare Adriatico-Pescara (Km. 147,313);  
Sarzana-Massa (Km. 17,230);  
Pastena (Salerno)-Battipaglia-Eboli (Km. 24,690);  
Castelbolognese-Ravenna (Km. 41,093);  
Pescara-Ortona (Km. 20,410);  
Livorno-Colle Salvetti-Vada-Cecina-Follonica-Saline di Volterra (Km. 134,262);  
Lecco-Calolzio-Olginate-Bergamo (Km. 32,933);  
Vergato-Pracchia (Km. 34,830);  
ed altre minori.

\*  
\* \*

Abbiamo già avuto occasione di accennare al vivo interessamento che Re Vittorio Emanuele II prendeva allo sviluppo delle ferrovie.

Qui vogliamo ricordare che il 9 novembre 1863 il glorioso Sovrano inaugurò la linea Pescara-Foggia, discendendo a tutte le stazioni fra calorose dimostrazioni di affetto delle popolazioni degli Abruzzi, del Sannio e della Capitanata.

Sembra che in dipendenza di tale inaugurazione l'incolumità del Re fosse messa in serio pericolo, e ne fu fatto severo appunto alla Società concessionaria.

«Noi» scriveva il «*Monitore ferroviario*» chiediamo a quanti ci furono compagni in quel viaggio, se non sentironsi più che indignati pensando che per la cupidigia di interesse, la Società delle vie ferrate meridionali commise l'imperdonabile colpa di aver fatto passare il Re d'Italia, la cui vita è preziosa per la Nazione, su d'una via che sarebbe imprudenza far percorrere anche ad un treno di prova.

La Società, se non apriva quella via per il 10 novembre, perdeva il premio di un milione, e ne gettò forse più del doppio per compiere circa dieci chilometri di via ferrata provvisoria, costretta sul lido e sostenuta da palizzate che ti fanno spavento solo a pensare che si possa dalla locomotiva trascorrere, mentre una forte ondata può da un istante all'altro far crollare l'instabilissimo suolo».



Quantunque tale appunto non fosse affatto ingiustificato (il giorno seguente su quel tratto provvisorio si verificò infatti un disguido) noi crediamo che il Re, seppure rilevò il pericolo corso, lo avrà certamente rilevato con un sorriso tranquillo: non bisogna dimenticare che egli era passato sotto la mitraglia a S. Lucia ed a Goito, e che portava nell'intrepido cuore la certezza che a Roma soltanto si sarebbe conclusa la sua dura giornata.

## ANNI 1864 e 1865

**SOMMARIO :** Il Generale Menabrea ed il campanilismo ferroviario. — Principali linee ferroviarie inaugurate nell'anno 1864. — La rete ferroviaria italiana alla fine del 1864. — Riordinamento e amplificazioni. — Legge 20 marzo 1865. — Legge 14 maggio 1865, n. 2279, concernente la cessione completa delle ferrovie all'industria privata. — Costituzione di quattro raggruppamenti. — Ferrovie del Veneto. — Ferrovie complementari e secondarie.

Continuano alacramente nel 1864 i lavori ferroviari, per merito del **Ministro dei Lavori Pubblici** dell'epoca, generale Menabrea.

Una delle più gravi difficoltà che l'illustre uomo deve superare è quella di conciliare i vari interessi che il progetto di una qualsiasi nuova strada ferrata non manca mai di scatenare, e spesso anche in forma violenta. Le rivalità di campanile vengono a galla, le gazzette se ne immischiano, le deputazioni dei municipi assediano in permanenza il ministro, i deputati lo bersagliano con interrogazioni non sempre ragionevoli ed opportune.

E c'è chi, come l'on. Cadolini, non rendendosi conto di tale inevitabile fermento d'interessi, rimprovera il Governo di non approvare prontamente i progetti e di dare modo alla solita burocrazia di farli, come al solito, incagliare con le solite formalità dalle quali si potrebbe benissimo prescindere.

Nella seduta del 21 maggio 1864 il Menabrea, in occasione della discussione del bilancio del proprio Ministero, rispondendo agli ingiusti appunti mossigli dal Cadolini, traccia un gustoso quadro dell'inconveniente al quale abbiamo accennato, e che, come sappiamo, aveva clamorosi precedenti nella storia delle ferrovie.

« Non basta infatti, Signori, — egli dice — che il Parlamento decreti una strada ferrata. Appena questa è decretata, appena sono principati gli studi, e si è stabilita una linea, ecco che immediatamente sorgono le opposizioni e le domande affinché la linea pieghi a destra o a sinistra, a seconda degli interessi e della comodità delle varie popolazioni.

« Ora, Signori, come si può resistere a domande bene spesso appoggiate dai Municipi, talvolta anche dai Consigli Provinciali e sempre sostenute da qualche Deputato o da qualche Senatore ?

« Dunque, mentre noi abbiamo progetti bene elaborati, ben studiati, siamo obbligati di sospendere l'approvazione per dare una soddisfazione alle volte anche legittima alle popolazioni, che vogliono essere assicurate con dimostrazioni evidenti, positive che la strada ferrata non può passare in quei punti che esse vorrebbero.

« Per esempio, nelle provincie meridionali non vi è paese anche piccolo, collocato sopra un poggio, che non voglia la stazione in mezzo al paese. Questo succede ogni giorno, e io domando ad alcuni degli onorevoli Deputati che sono qui presenti se non sia vero che anche essi abbiano fatto istanze affinché, seppure non erano possibili strade collocate in così singolari condizioni, almeno si avvicinasero, per quanto fosse concesso, a quelle date località ».

E citava a questo riguardo le difficoltà incontrate per il tracciato della linea Pescara-Popoli-Sulmona.

La Società aveva voluto rivedere il progetto del Ministero e proposto, per ragioni di economia, di passare sulla sinistra del Pescara anzichè sulla destra.

Appena si videro le prime paline piantate sulla sinistra di quel fiume si ricorse al Ministero che dovette sospendere i lavori ed iniziare nuovi studi.

E lasciamo ancora la parola al Menabrea :

« Io credeva la cosa ultimata, ma m'ingannava.

« La città di Chieti, molto importante per ogni riguardo, e menzionata dall'on. Melchiorre, non si contentava di avere la strada ferrata nella pianura al piede della collina ove essa città è situata, ma voleva che si avvicinasse, non dirò fino a penetrare nell'interno perchè è posta troppo in alto ma a metà della collina, ossia tra la città e il piano, e quantunque a prima vista la cosa non sembrasse possibile, tuttavia si è dovuto aspettare che la città di Chieti avesse fatto fare gli opportuni studi da un ingegnere che ha pagato essa stessa, onde vedere se la cosa era attuabile.

« Detti studi mi furono consegnati in questi ultimi tempi, ed ho dovuto sottoporli al Commissario Regio affinché gli esaminasse e riferisse ».

Ma quello che interessa più da vicino il nostro studio è il rapido cenno che, nel discorso stesso, il Menabrea fa degli studi e dei lavori in corso nell'annata.

« Nelle Calabrie furono già approvati progetti per più di 200 chilometri, ed essi sono già in corso di esecuzione. È in via di costruzione la strada da Bagheria verso Termini. Sono stati approvati progetti per più di 60 altri chilometri da Messina verso Giardini e Catania. Ora gli ingegneri della Società sono divisi su varie zone e studiano tutte le linee ; fra queste citerò quelle da Catania a Siracusa e da Catania a Palermo, e le diramazioni di Licata e Girgenti.

« Anche sulle linee della Basilicata, cui accennava particolarmente l'on. Cadolini, vi sono squadre di ingegneri, che malgrado i pericoli che quelle località presentano attendono alacremente agli studi.

« Finalmente molti lavoranti sono già occupati a Messina, e specialmente a Catania, dove si stabilirà un gran centro di costruzione e di operazione per tutte le ferrovie Sicule.

« Spero per conseguenza che se le strade Calabro-Sicule non potranno essere aperte nel tempo dalla legge fissata, i giusti desideri di quelle popolazioni non tarderanno tuttavia troppo ad essere soddisfatti.

« Non bisogna poi dissimularsi le difficoltà che si presentano, specialmente nella Sicilia. La linea, ad esempio, da Messina a Catania, in apparenza facile, incontra difficoltà grandissime, sia per i fabbricati e giardini d'agrumi che costeggiano quasi continuamente il mare fino a Catania, sia per i torrenti che conviene traversare, le cui ripe franose ed i cui alvei incerti presentano gravi ostacoli e richiedono mezzi particolari onde assicurare la solidità della strada ».

L'energia con la quale il Menabrea conduce la politica ferroviaria appare con ogni evidenza in due punti del suo discorso : allorchè toccherà della linea da Foggia a Conza e della linea da Gallarate a Sesto Calende.

Per quanto riguarda la prima di dette linee c'era tutto un movimento di Municipi, e specialmente di quello di Napoli, volto ad ottenere delle sostanziali modifiche di percorso.

In particolare si sosteneva che la galleria di Conza mai si sarebbe potuta compiere dovendosi aprire in terreni franosi e imbevuti di acqua (1).

Pure ammettendo le difficoltà prospettate, il Ministro dichiara :

« Stando le cose in questi termini, siccome credo che quando una strada ferrata è ordinata da una legge si deve compiere, se non vi si

(1) Infatti i lavori furono in seguito abbandonati.

oppongono difficoltà insuperabili, io ho dato l'ordine che si continuassero i lavori e che si ponesse mano agli studi definitivi della galleria di Conza »

E, nei riguardi della linea Gallarate-Sesto Calende :

« Non ho bisogno di ricordare le opposizioni che si sono mosse contro la costruzione di questa linea per parte di varie deputazioni provinciali. Si è cercato quasi di far pressione su di me affinchè fosse presentato al Parlamento un disegno di legge per revocare la costruzione del tronco da Gallarate a Sesto Calende.

« Non ho ceduto ed ho promosso la pubblicazione di un decreto, col quale se ne ordinava la costruzione. Quindi, posso dire che questa linea è in via d'esecuzione, e potrà essere fra non molto aperta al pubblico. Sa l'on. Cadolini ciò che è succeduto a questo riguardo? Eravi chi voleva sostituire alla linea da Gallarate a Sesto Calende la linea da Gallarate a Varese: ma ho tenuto fermo, e ho detto: la linea da Gallarate a Varese, finchè non arriva che a Varese, è una linea d'interesse peculiare della località; bisogna che quelle popolazioni la facciano a proprie spese. Ora debbo dire, ad onore di quelle popolazioni, che vista questa risoluzione per parte mia, si sono adoperate in modo che la linea da Gallarate a Varese si eseguisse senza che il Governo concorra nelle spese; sono, quindi, lieto di poter fare onorevole testimonianza di quelle popolazioni che hanno compreso gli interessi della loro località. Così avremo due linee, una da Gallarate a Sesto Calende e l'altra da Gallarate a Varese ».

\*  
\* \*

Nella seduta del 15 giugno 1864 la Camera dei Deputati approvò una proposta di legge per la maggiore spesa di sei milioni a favore della ferrovia ligure, spesa che era stata già autorizzata con R. Decreto dell'agosto 1863.

Nell'anno furono aperti all'esercizio circa 450 chilometri di strade ferrate di cui 91 nella Lombardia e nell'Emilia, 106 nelle Romagne e in Toscana ed i rimanenti nelle Provincie Meridionali.

Tra le linee più importanti inaugurate ricordiamo le seguenti :

Ortona-Foggia (Km. 154,308) ;  
 Follonica-Grosseto-Orbetello (Km. 79,630) ;  
 Trabbia-Bagheria (Km. 18,180) ;  
 Foggia-Trani (Km. 80,490) ;

Cantalupo-Nizza Monferrato (Km. 21,910);  
Pracchia-Pistoia (Km. 25,023).

Quest'ultima linea, integra la Bologna-Pracchia. L'ardito tracciato che attraverso l'Appennino congiunge la Valle del Po, che finisce a Bologna, con la Valle dell'Arno che incomincia a Pistoia, attraversa fino a venti volte il fiume Reno, e presenta ben 45 gallerie (un quinto della strada), trenta ponti e otto considerevoli acquedotti.

I lavori furono diretti dall'ing. Protsche coadiuvato dai colleghi Sieben e Petit.

\*  
\* \*

Alla fine del 1864 la rete delle ferrovie in esercizio nel Regno aveva raggiunto uno sviluppo complessivo di Km. 3.330. Restavano da costruire altri 4.000 Km. circa che, secondo i calcoli del Ministro dei Lavori Pubblici, sarebbero venuti a costare non meno di un miliardo di lire.

Lo Stato, nella necessità di provvedere con ogni energia alla difesa del Paese, alla riorganizzazione della propria amministrazione interna e alla repressione del brigantaggio nel Mezzogiorno, non si trovava in grado di affrontare nuovi sacrifici per ultimare le linee iniziate a sue spese e precisamente la litoranea ligure, la Grosseto-Asciano e la S. Severino-Avellino.

Non meno inquietante era la situazione delle Società e in particolar modo di quella Romana, che doveva eseguire ancora importanti lavori per le linee Ancona-Roma e Napoli-Ceprano, e di quelle Toscane, che per far fronte ai propri impegni, erano costrette a ricorrere ad una emissione di obbligazioni fatta direttamente e con garanzia dello Stato, in un momento in cui la rendita pubblica da 72 era precipitata a 65 lire

Nonostante tale grave crisi, non era possibile fermarsi.

Si arriva così alla presentazione al Parlamento dei disegni di legge per il riordinamento e l'amplificazione delle reti ferroviarie del Regno ispirati al concetto che le Società private meglio che lo Stato fossero in grado di provvedere direttamente alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate.

Un primo progetto di legge fu presentato alla Camera il 30 giugno 1864 dal Ministero presieduto dal Minghetti, nel quale era Ministro dei Lavori Pubblici il Menabrea. Con esso si proponevano, la fusione

di varie Società, la cessione della costruzione della ferrovia Ligure, l'unione delle ferrovie dello Stato con le ferrovie Lombarde e la costruzione di nuove linee, intese a completare la rete arteriale, le quali, diceva la relazione « sono indipendenti da quelle di ordine secondario, che è forza abbandonare all'iniziativa privata ».

Prima ancora che la Commissione Parlamentare potesse riferire, la notizia della convenzione stipulata con la Francia, che impegnava, fra l'altro, al trasporto della Capitale, ed i conseguenti luttuosi fatti di Torino provocarono la caduta del Ministero Minghetti ed impedirono la discussione del progetto (1).

Esso fu ripresentato dal successivo Ministero, presieduto dal La Marmora, che aveva alla Finanza Quintino Sella ed ai Lavori Pubblici lo Jacini, il 29 novembre 1864, con l'aggiunta di una convenzione con la Società delle Strade Ferrate Meridionali e di altre patuizioni particolari.

Gli obiettivi del Governo, come si rileva dalla precisa ed analitica relazione di Cesare Correnti, presentata il 17 dicembre 1864, si possono così riassumere :

1° - Coprire una parte del deficit di bilancio (che si prevede per l'anno 1865 non inferiore ai 400 milioni) mediante la cessione delle strade ferrate erariali (2) ;

2° - Eliminare gli inconvenienti che derivano dall'esistenza di tante piccole Società concessionarie aventi ciascuna una propria amministrazione, e regolamenti e tariffe proprie (3) ;

3° - Costituire delle Società ferroviarie abbastanza potenti per poter compiere le costruzioni delle linee iniziate o decretate per legge, ed esercitarle regolarmente ;

4° - Rendere possibile, almeno per una parte del traffico, la concorrenza fra i vari gruppi, per evitare il pericolo di dare alle Società

---

(1) Con la convenzione 15 settembre 1864, la Francia s'impegnò a ritirare il presidio francese entro due anni purchè venisse rispettata l'integrità territoriale dello Stato Pontificio. In un protocollo segreto fu, però, stabilito che la convenzione non avrebbe avuto valore esecutivo se non entro il termine di sei mesi, quando il Re di Italia avesse decretato il trasferimento della capitale da Torino in altro luogo di sua scelta.

(2) Osserva il RANALLI (*L'Italia dopo il 1859*, Firenze, Successori Le Monnier, 1875) : « come matematico il Sella, più che in altro, aveva fede nelle due operazioni del sottrarre e dell'aggiungere : sottrarre nelle spese ; aggiungere nelle imposte ».

(3) Per andare da Susa a Pescara (740 Km.) bisognava far capo a cinque Società diverse.

un assoluto monopolio di trasporti da un capo all'altro della penisola.

Secondo è detto nella relazione, uno dei principali scopi del provvedimento proposto era altresì quello di completare il sistema ferroviario arteriale.

Giova notare che anche nella relazione si parla talvolta di linee secondarie: si dice, infatti, che si sarebbero dovute indicare le linee secondarie (quelle che secondo la primitiva relazione ministeriale era forza abbandonare alla iniziativa privata) da considerare indispensabili per il compimento della rete, ma che vi si era rinunciato per evitare nuove pretese di eguale trattamento.

Alla relazione in argomento fece seguito una relazione supplementare, in data 20 febbraio 1865 (relatore, come per la prima, l'on. Correnti), nella quale vennero esaminate alcune modifiche introdotte dal Governo al progetto.

«Votando il progetto di legge che è sottoposto alle vostre deliberazioni — conclude il relatore — voi chiuderete il periodo delle incertezze, delle contenzioni, dei rimaneggiamenti, delle prorogazioni che fin qui, specialmente nella media, e nella meridionale Italia, impedirono la sollecita costruzione delle strade ferrate.

«Le linee principali saranno stabilite, i mezzi di costruzione predeterminati, costituite Società vigorose e veramente responsabili a cui verrà commessa l'esecuzione dei vostri decreti, assicurato il compimento delle linee strategiche, libere e incoraggiate le speculazioni private e locali, a cui solo è dato di risolvere acconciamente le questioni delle strade secondarie. Lo Stato potrà rivolgere intiera la sua attenzione alla corona di quest'edificio di cui avremo poste le fondamenta, alla grande strada alpina che legghi la rete delle nostre linee ferrate con quella della Svizzera e apra, non solo al nostro grande scalo del Mediterraneo, ma anche ai nostri porti dell'Adriatico, dell'Ionio, e del Tirreno, il mercato dell'Europa centrale. Ormai la questione è matura; e la stessa cessione delle strade ferrate dello Stato le ha fatto fare un passo, accrescendo il tesoro riservato a sì grande opera, e che già si è arricchito coll'offerta di tante città.

«Genova, Milano, la Lombardia Orientale, le città adriatiche, persino l'Italia tirrenica, da Firenze a Messina, mostrarono colle loro deliberazioni come oggimai si comprenda l'unità commerciale d'Italia. Non rimane più da fare che una dimostrazione scientifica. Ma prima conviene che la rete interna ottenga il suo definitivo assetto, e che importune questioni intestine o ostinate ripetizioni di



soliloqui non turbino più il sicuro istinto dei grandi interessi della nazione ».

La discussione del progetto cominciò il 23 marzo 1865 e durò sino al 12 aprile (1).

Non riteniamo di fare cenno di tutte le questioni che furono trattate sia nei riguardi tecnici, economici e politici delle ferrovie costruite e da costruire, sia nei riguardi dei patti da stipulare con i vari gruppi ferroviari interessati (2).

Diremo soltanto che a taluni pareva pericoloso che lo Stato rinunciassero a costruire direttamente le ferrovie, perchè reputavano che lo Stato soltanto potesse costruirle con la necessaria celerità.

(1) Cade in acconcio qui ricordare che il 20 marzo 1865 fu emanata la legge che fu chiamata del coordinamento amministrativo: l'allegato *F* di detta legge concerne le opere pubbliche. Nella relazione che accompagnava il disegno di legge, presentato alla Camera l'11 gennaio 1865 (Atti Parlamentari - Legislatura VIII - Sessione 1863-1864, vol. VI, pag. 42) è detto: « Per esser brevi nulla diremo nè delle disposizioni della legge del 20 novembre 1859, che vengono mantenute nel progetto che vi presentiamo . . . » e più appresso a pag. 55: « Nessuna innovazione fu fatta ai titoli V e VI i quali rimangono gli stessi della legge del 20 novembre 1859 ». Basta ciò per confermare che nessuna innovazione, la ricordata legge del 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* ebbe ad apportare alle norme già emanate in materia ferroviaria con la precedente legge, che resta quindi come norma fondamentale, 20 novembre 1859, n. 3754.

Il progetto di legge portato in discussione alla Camera il 23 marzo 1865 deve pertanto essere considerato come un nuovo provvedimento di carattere organico ed in parte anche innovativo della materia ferroviaria.

(2) A chi volesse dubitare dell'importanza prevalente della materia ferroviaria e di quella delle discussioni che ne seguivano alla Camera e nel paese, conviene ricordare che proprio durante un accanito dibattito e precisamente discutendosi nelle sedute del 16 e 17 luglio 1864 (Sessione 1863-64-65, vol. XIV, Atti Parlamentari ed VIII delle discussioni) la relazione Correnti e le proposte della Commissione d'inchiesta sulla Società delle Strade Ferrate Meridionali, fu, per la prima volta, sollevata l'importante questione delle incompatibilità parlamentari. Essendosi allora chiusa la discussione con l'impegno assunto dal Presidente del Consiglio on. La Marmora, di presentare un apposito disegno di legge, la questione fu nuovamente riprodotta allorchè fu messo in discussione il disegno di legge Jacini. In quella occasione, l'intera seduta del 23 marzo fu occupata dalla questione delle incompatibilità.

Fra l'esposizione delle varie opinioni non mancarono le più acerbe critiche al La Marmora per avere omessa la presentazione del promesso provvedimento legislativo, la cui necessità appariva evidente ogni qual volta si discuteva dei cospicui interessi delle Società Ferroviarie, molti componenti ed amministratori delle quali sedevano in Parlamento. Il La Marmora, tocco dalle rampogne mossegli, si affrettò a presentare il disegno di legge sulle incompatibilità parlamentari, prima ancora che fosse esaurita la discussione della legge che ci occupa.

A questi, il Ministro Sella, pur non nascondendo le sue simpatie per le ferrovie governative, mostrava, quale insuperabile ostacolo, il deficit del bilancio dello Stato :

« Ebbene, a costo di apparire, come diceva ieri l'on. Valerio, eretico anch'io presso alcuni, non vi nasconderò che per lunga pezza ebbi una grande simpatia per la costruzione delle ferrovie per opera dello Stato. Sono stato avvezzo qui a vedere ferrovie magnificamente costruite, e, relativamente parlando, con molta economia ; io sono stato avvezzo diceva l'on. Valerio, a veder sorgere una scuola di valenti ingegneri ed appaltatori di costruzioni ferroviarie, ed avevo ed ho tuttora la profonda convinzione che, se con questo sistema si fossero potute costrurre le linee italiane, certo si sarebbero fatte con bastante celerità e soprattutto con utile del progresso economico e tecnico del paese.

« Ma, o Signori, era possibile adottare questo sistema ? Malgrado ch'io nutrissi queste idee nel 1862, col mio onorevole collega Depretis come Ministro delle Finanze, dovetti abbandonarle, e la qualità d'ingegnere fu vinta dalla necessità finanziaria, laonde dovetti fare questo sacrificio, e convenire che non era possibile che lo Stato s'incaricasse di fare rapidamente le ferrovie d'Italia (1) ».

Le censure più gravi al progetto furono mosse dagli onorevoli Depretis, Valerio e Bonghi.

Quest'ultimo, con un vigore magnifico, negava che vi fosse la necessità e la convenienza di addivenire alla fusione delle ferrovie del centro di Italia, dovendosi preferire che i gruppi ferroviari si formassero da sè per concordanza d'interessi.

Trovava, poi, che gli oneri che lo Stato era in procinto di addossarsi venivano ad essere, in definitiva, più gravi di quelli antichi. Considerava, infine, assurdo che le Società non fossero lasciate responsabili del loro agire, e che non si lasciassero morire tranquillamente quelle che non sapevano vivere.

Le idee del Bonghi erano, come sempre, di una così singolare eccellenza che, dicevano i maligni, neppure a lui sarebbe stato possibile tradurle in pratica.

L'on. Depretis trovava, tra l'altro, assolutamente riprovevole che si vendessero per 200 milioni, e verso pagamenti rateali di 25 milioni l'uno, senza corresponsione d'interessi (ciò che in sostanza ve-

---

(1) Atti del Parlamento, Cam. dei Dep., anno 1865, pag. 5228.

niva a ridurre la somma a 175 milioni netti circa) un ottimo complesso di linee che erano costate allo Stato 245 milioni e che rendevano al momento della vendita circa 14 milioni all'anno.

L'on. Valerio concludeva le sue critiche alle disposizioni finanziarie della legge con uno strale tolto dalla faretra dell'on. Mellana, strale che questi, in altra occasione, aveva lanciato con iracondia contro il Governo :

« Se vi è cosa, o Signori, che molto mi addolora, si è che oramai mi dovetti fare la persuasione che noi abbiamo lavorato, abbiamo fatto l'Italia, sapete per chi? per gli uomini dei pronti guadagni, per gli uomini della Borsa ».

La proposta di legge fu tenacemente difesa dai Ministri Jacini e Sella, dall'on. Nisco e dal relatore della Commissione on. Correnti.

Lungi da noi l'idea di affliggere, a questo punto, il paziente lettore con una dissertazione, tutta infarcita delle più trite teorie economiche politiche e sociali, sulla questione se lo Stato meglio della impresa privata possa esercitare le funzioni di produttore di pubblici servizi.

Perchè, però, sia meglio valutata, nei suoi moventi e nei suoi effetti, l'alienazione temporanea delle ferrovie cui addivenne lo Stato, ci piace riportare il giudizio, molto equilibrato, che sull'alienazione stessa ebbe a dare Charles Sciard nel saggio, da noi già citato : « Les chemins de fer en Italie considérés comme nue propriété de l'Etat et grands instruments de la production et de la richesse nationale » pubblicato a Parigi nel 1867.

« Ci sembra, del resto », scrive lo Sciard, « che la realizzazione di una parte del prezzo di vendita, aggiunta ai vantaggi che lo Stato ha tratti dai servigi della Compagnia acquirente, ha potuto prevenire un appello al credito di cui sarebbe stato assai dubbio il risultato. Senza questo soccorso, la crisi causata dalla guerra del 1866 sarebbe stata fortemente aggravata. Il prezzo di vendita, in effetti, ha coperto la maggior parte delle spese della campagna di Venezia ; di più la Compagnia concessionaria delle linee dell'Alta Italia ha, subito e largamente, concorso a queste spese mediante i trasporti militari effettuati su grande scala a condizioni non molto onerose di tariffa. Essa si è così assunta probabilmente delle perdite che in misura più considerevole avrebbe dovuto subire il Governo, se le strade ferrate fossero state esercitate sotto la sua direzione.

« Impotente ad ammortizzare, come proveremo ampiamente, vale a dire impotente a riscattare il diritto di circolazione ; impotente,

d'altro canto, a ben esercitare, ciò che ci accingiamo a dimostrare, lo Stato, presto o tardi, sarebbe stato pur sempre costretto, per questo duplice motivo, ad alienare temporaneamente la proprietà delle strade ferrate. Il momento in cui lo fece fu precisamente quello che avrebbe richiesto, per evitarlo, un prestito, se non al tutto impossibile da ottenere, almeno contratto in condizioni disastrose.

« Se quelli che criticano questa alienazione temporanea, questa *vendita*, che è la parola abusivamente consacrata, non la criticano come principio, ma ne contestano soltanto la opportunità (e noi siamo stati in grado di rilevare molti apprezzamenti in questo senso), non sappiamo per vero, quale momento, secondo essi, sarebbe stato opportuno.

« Quale altro mezzo il Governo aveva allora per creare nuove risorse che non fosse stato tale da accelerare decisamente il ribasso, già così rapido, dei titoli di Stato ?

« L'opportunità del momento scelto per vendere, non soltanto non è contestabile, ma, di più, la vendita fu fatta a condizioni molto vantaggiose, molto più vantaggiose di quanto potessero supporre i membri della Commissione per l'esame del progetto di legge, che sostennero questa opinione davanti la Camera con calore pari alla convinzione ».

A questo proposito, lo Sciard cita alcuni brani del discorso pronunciato dall'on. Nisco nella seduta del 28 marzo 1862, e precisamente quelli volti a dimostrare che la vendita in parola, invece di fare aumentare il debito di 200 milioni, dava modo di conseguire un vantaggio di 3 milioni sul servizio annuale della rendita pubblica, e che lo Stato nulla aveva da perdere quanto al prodotto delle ferrovie, perchè questo era apparente se non addirittura negativo.

La proposta di legge fu approvata con 156 voti favorevoli e 86 contrari (1).

Le linee vennero, così, ripartite in quattro gruppi.

*Gruppo ferroviario dell'Alta Italia.* — La Società delle Strade Ferrate Lombarde e quella dell'Italia Centrale si fusero dando vita alla « Società Ferroviaria dell'Alta Italia » che entrò in possesso di tutte

---

(1) Perchè la proposta di legge potesse ottenere a pochi giorni dallo scadere della sessione l'approvazione, fu necessario porre la questione di fiducia o, come dicevasi allora, di Gabinetto: così, attraverso difficoltà di ogni genere e discussioni infinite, fu varata quella che diventò la legge 14 maggio 1865, n. 2279.

le linee esercitate dallo Stato nella Vallata del Po, tra l'Appennino e le Alpi (1).

In corrispettivo dell'usufrutto delle linee, concesso per la durata di 95 anni, la Società s'impegnò a versare allo Stato 200 milioni. S'impegnò altresì ad ultimare i lavori in diverse stazioni e nel porto di Genova, a costruire a proprie spese alcuni brevi tronchi, e ad esercitare non solo quelle linee per le quali il Governo aveva anteriormente contratto questo impegno, ma anche quelle che erano in corso di costruzione o in via di concessione (2).

Per le linee che fossero state progettate in seguito a complemento della rete piemontese, la Società si impegnò ad esercitarle a rimborso di spese.

Il Governo, da parte sua, garantì alla Società un prodotto lordo di 28.000.000 per l'intera rete.

*Gruppo delle Ferrovie Romane.* — Le Società Toscane, pur conservando temporaneamente una certa indipendenza (e cioè fino al completamento della rete loro concessa), si fusero dando vita alla Società delle Strade Ferrate Romane.

Alle linee già di proprietà delle Società, si aggiunsero quelle in costruzione a spese dello Stato (3), nonché la Savona-Torino con l'intendimento di evitare che tutti gli sbocchi dell'Italia verso l'estero rimanessero nelle mani di una sola Società e perchè le due Società venissero a trovarsi in concorrenza nelle piazze commerciali di Genova, di Torino e di Firenze (4).

Per quanto concerne le linee Spezia-Parma, Terni-Avezzano-

(1) Tali linee sono: Susa - Torino, Torino - Genova, Alessandria - Arona, Alessandria - Acqui, Torino - Pinerolo, Torino - Cuneo, Alessandria - Piacenza e Torino - Lago Ticino con le linee Chivasso - Ivrea, Santhià - Biella, Novara - Alzo, Valenza - Vercelli.

(2) Tali linee sono: Cavallermaggiore - Alessandria, Castagnole - Asti - Casale, Cuneo - Bastia, Ivrea - Aosta, Vigevano - Milano, Monza - Calolzio.

(3) Litoranea Ligure, tra il confine francese e Massa, Asciano - Grosseto, San Severino - Avellino.

(4) Il gruppo comprendeva le seguenti linee: Firenze - Roma, Firenze - Pisa e Litoranea ligure fino al confine francese, Firenze - Livorno, Livorno - Civitavecchia, Empoli - Orte, Asciano - Grosseto, Civitavecchia - Roma, Ancona - Foligno, Roma - Frascati, Roma - Napoli con le diramazioni da Cancellò a San Severino e ad Avellino.

Ceprano, già concesse alla Società, questa si impegnò a costruirle su richiesta del Governo.

Tra i patti convenzionali meritano menzione i seguenti :

Rinuncia da parte della Società alle garanzie accordate per le linee di pertinenza della ex Società Romana ; rimborso allo Stato delle spese sostenute per la costruzione della litoranea ligure e della San Severino-Avellino, con deduzione però di 38 milioni a titolo di premio, per adeguare il costo della linea al presunto reddito della stessa ; cessione da parte del Governo, senza compenso, della linea Cancellò-San Severino e impegno di terminare a proprie spese la linea Asciano-Grosseto, salvo il diritto di pretendere il rimborso delle spese incontrate ove il prodotto lordo della linea stessa avesse superato L. 30.000 a Km.

Per tutte le linee della rete concessa lo Stato accordò una sovvenzione annua di L. 13.250 per Km. Ove, però, il prodotto lordo chilometrico avesse superato la media di L. 12.500, si convenne che il di più sarebbe stato diviso in parti eguali fra lo Stato e la Società, alla condizione che tra il prodotto lordo effettivo dell'esercizio e la sovvenzione governativa, non si venisse a superare la somma di L. 30.000.

Il prezzo di rimborso delle linee Bologna-Ancona e Castelbolognese-Ravenna fu stabilito in L. 54.786.652.

Dobbiamo rammentare, infine, che la Società s'impegnò a spendere due milioni per i lavori della stazione marittima di Savona e per l'attraversamento di Genova.

*Gruppo delle Ferrovie Meridionali.* — Fu stipulata con la Società delle Strade Ferrate Meridionali una convenzione che, annullando la precedente, sostituiva alle progettate linee Foggia-Eboli e Pescara-Ceprano, le linee da Foggia a Napoli, da Termoli per Campobasso alla linea precedente (fra Teleso e Benevento) e da Pescara a Rieti. La linea Ancona-Bologna fu sottratta alle Romane e aggiunta alle Meridionali per rendere possibile una concorrenza fra le due Società in ordine ai rapporti commerciali fra Bologna e Napoli, fra l'alta e la bassa Italia.

La convenzione prevedeva anche l'impegno di ultimare la linea Foggia-Candela e di esercitarla, ove un consorzio costituito dalle provincie e dai comuni interessati unitamente allo Stato, avesse corrisposto alla Società un annuo sussidio di L. 125.000, riservandosi

quella parte del prodotto lordo della linea che fosse risultata in eccedenza alle L. 7.000 per Km.

*Gruppo Calabro-Siciliano.* — La legge 1865 non modificò le convenzioni in vigore per tale gruppo, ma solo stabilì che, entro un periodo di tempo determinato, dovesse essere costruita la linea Potenza-Eboli, ovvero concessa una diversa linea tra Napoli e Salerno per stabilire una comunicazione diretta del gruppo in parola con Napoli. La Società Vittorio Emanuele si impegnò in effetti a costruire la linea Potenza-Eboli verso una sovvenzione annua di L. 16.000 per Km.

Con la legge 1865 furono confermate inoltre le concessioni delle linee secondarie Torino-Ciriè, Vigevano-Milano e Castagnole-Mortara e fu autorizzato il Governo a concedere nuove linee per collegare Salerno alla San Severino-Avellino, e la Napoli-Salerno alla Cancellone-San Severino. Furono previste infine le concessioni delle linee Sulmona-Popoli, Cremona-frontiera di Mantova, Candela-Melfi e Cuneo-Bastia (1).

\* \* \*

Nell'anno furono aperti all'esercizio 422 chilometri di strada ferrata, di cui 206 della rete delle meridionali, 82 delle Romane, 92 dell'Alta Italia, e il resto riguardante linee non appartenenti a tali reti.

Tra le principali linee, o tronchi di linea, sono da menzionare :

Trani-Bari (Km. 42,100);  
 Bari-Brindisi (Km. 110,922);  
 Bari-Gioia del Colle (Km. 53,050);  
 Orte-Roma (Km. 82,811);  
 Asciano-Torrenieri Montalcino (Km. 21,050);  
 Nizza M.-Canelli-Alba (Km. 36,930);  
 Alba-Bra (Km. 17,495);

---

(1) A proposito della dibattuta questione delle linee secondarie, durante le discussioni fu molto opportunamente rilevato il notevole apporto che esse avrebbero arrecato allo sviluppo del traffico delle linee principali: l'on. Cadolini nella seduta del 25 marzo ebbe ad affermare che «l'esistenza delle secondarie è condizione indispensabile per lo sviluppo delle principali».

Sesto Calende-Gallarate (Km. 16,884);  
Varese-Gallarate (Km. 18,457);  
Ficulle-Orvieto (Km. 22,440);

Per quanto concerne il Veneto, ci limitiamo a rammentare che, mentre procedevano i lavori di costruzione della ferrovia tirolese, che attraversa il Brennero, e del tronco Padova-Rovigo, si addiveniva alla concessione a favore del Barone Plankol e C. dei lavori di tracciamento della linea Mantova-Cremona, e a favore della Ditta Adolfo Reinfeld e Guglielmo Herz di Vienna dei lavori di tracciamento della linea Mantova-Borgo Forte in congiunzione alla linea Reggio-Guastalla.

Venivano, inoltre, conlotti studi per il tracciato della linea Tarvisio - Pontebba - Udine.

\* \* \*

Riconoscendosi fin d'allora che l'esiguità del traffico che si sarebbe svolto sulle linee secondarie avrebbe reso poco remunerativo il loro esercizio, s'impose la preoccupazione che ben difficilmente l'industria privata si sarebbe indotta a chiederle in concessione. D'altra parte le gravi difficoltà finanziarie che s'incontravano allora per le ferrovie principali, impedivano che il Governo pensasse di destinare anche una piccola parte del pubblico denaro per le ferrovie secondarie che rivestivano un interesse ritenuto prevalentemente locale. Come mezzo di finanziamento per queste ferrovie si pensò allora che le grosse Società avrebbero dovuto essere chiamate a sopportare gli oneri delle ferrovie secondarie in corrispettivo dei vantaggi che si erano assicurati con le ferrovie principali.

Infatti, nelle convenzioni da approvare fu stabilito l'onere di esercitare talune linee col corrispettivo del 50 % degli introiti (Monza-Calozio; Ivrea-Aosta) restando l'altro 50 % devoluto al costruttore. E l'on. Venturelli, nella seduta del 24 marzo affermava che, in analogia al sistema già adottato in Francia, « i vantaggi assicurati ai nuovi gruppi permetteranno di chiedere ad essi i sacrifici necessari per la costruzione di ferrovie secondarie che nessuno richiederebbe in concessione perchè non remunerative ».

I molteplici desideri e voti manifestati dai vari Parlamentari imposero di aggiungere al disegno di legge un articolo col quale si autorizzava il Governo a fare per un biennio concessioni di ferrovie



all'industria privata per Decreto Reale. Ma, uniformandosi ai concetti già accennati circa il relativo finanziamento, si disponeva che tali concessioni, da farsi per una durata non maggiore di 90 anni ed in base alle condizioni fissate nella legge organica per le opere pubbliche di recente emanazione, dovevano essere date senza alcun aggravio per lo Stato, mentre potevano soltanto essere incoraggiate con le esenzioni e franchigie già ammesse nel Capitolato d'oneri della ferrovia Gallarate-Varese. Non a caso, forse, si era presa quale prototipo questa concessione, la prima e, fino a quel momento, la unica concessa senza alcun aiuto dello Stato.

Come già il relatore aveva fatto, per primo, cenno ad una categoria di ferrovie dette *complementari*, così anche l'on. De Vincenzi ebbe ad accennarvi nella seduta del 9 aprile, affermando di ritenere che esse *dovevano costituire quasi una categoria intermedia fra le secondarie e le principali*. Il Ministro Jacini, invece, nella stessa seduta, precisò che il Governo voleva classificare le ferrovie distinguendole in *arteriali* e *secondarie*, e chiari *che le complementari non sono secondarie, ma sono quelle linee che mancano a completare la rete arteriale*.

In questo discorso, nel quale il Ministro rettificò in sostanza l'affermazione dell'on. De Vincenzi, dichiarando che le complementari non costituivano una categoria a sè stante ed anticipando un concetto che vedremo meglio sviluppato in una legge che sarà emanata quattordici anni dopo, egli soggiunse che lo Stato mentre avrebbe costruito le linee arteriali, non avrebbe potuto, per le secondarie, che dare degli incoraggiamenti alle iniziative private e locali, concetto che, come si è visto, fu praticamente riprodotto nell'articolo inserito per tali ferrovie nella legge in discorso. Questo criterio dovette in seguito essere modificato.

## ANNI 1866-1867

SOMMARIO: Situazione finanziaria ed economica prima della guerra del 1866. — Intervento dello Stato a favore delle Società. — Ferrovie aperte all'esercizio nel 1866. — Lavori eseguiti nel 1867.

F. D. Guerrazzi, nella introduzione di quel caustico libro che s'intitola « L'Asino », pubblicato per la prima volta a fascicoli nel 1857, fa questa curiosa osservazione :

« Miliardo ! Una volta questa parola s'intendeva poco, adesso poi i Ministri di Finanza dei vari stati europei, grazie a Dio, l'hanno resa comune ».

E quando un Ministro di Finanza parla di miliardi è pacifico, in tutte le nazioni del mondo, che parla di debiti.

L'Italia, in fatto di debiti — tenuto conto della sua potenzialità economica — poteva dirsi all'avanguardia delle Nazioni.

Nonostante i prestiti contratti, per 502 milioni nel 1862, per 700 milioni nel 1863, per 63 milioni nel 1864, il Ministro Sella è costretto a chiedere, nel 1865, l'autorizzazione al Parlamento per la emissione di 425 milioni di rendita al 5 %.

E, purtroppo, una gran parte di questa rendita è confluita nelle casseforti della Casa Rothschild.

Il Sella, si sarà consolato di siffatta iattura pensando, con Trajano Boccalini, che « sarebbe un voler sovvertire tutto il corpo della ragion civile il pretendere di levar l'ipoteca speciale che le mosche hanno sopra i buoi magri ».

Nel 1866 il *deficit* del bilancio dello Stato non aveva raggiunto il vertice del miliardo, ma era tuttavia rappresentato da una cifra assai cospicua, una di quelle cifre che fanno frullare per il capo degli uomini di Governo dei propositi, che non sappiamo se chiamare eroici o disperati.

È un'ora severa per la nazione.

Nel Dicastero delle Finanze è lo Scialoia.

Poichè nuovi prestiti non sono neppure da mettersi in discussione, ha proposto tutte le economie possibili, ha escogitato tutti i mezzi per aumentare gli introiti, ma deve confessare al Parlamento (seduta del 21 gennaio 1866) che i suoi sforzi non hanno migliorata gran che la situazione.

Il suo linguaggio è rude come l'ascia che cade e ricade pesante sul ramo dell'albero sottoposto alla potatura.

«Eppure, o signori», dice il Ministro, «quantunque io abbia, come vedete, aperte nuove vie all'entrate, quantunque le abbia aumentate quando mi sia stato possibile, nondimeno non sono ancora arrivato neppure approssimativamente non dirò al pareggio, ma nemmeno a quel punto, partendo dal quale il pareggio può diventare un fatto prossimo e probabile».

Si deve riparlare di soppressione di capitoli del bilancio riguardanti la compagine della pubblica amministrazione.

Si deve riparlare di tassa sul macinato: vale a dire della tassa che colpisce il pane quotidiano.

«Quella tassa, o signori, ha destato vivi clamori; *ma quella tassa bisogna discuterla...*».

Si deve riparlare di tante cose poco o punto piacevoli, ma, essendo il Veneto ancora sotto il giogo austriaco, deve aggiungersi ben chiaramente e nettamente: l'Esercito non si tocca!

«O signori, noi non possiamo toccare ai quadri dell'Esercito; al contrario li manterremo intatti; considerando come necessità del nostro Paese lo avere un esercito forte e ben ordinato».

E conclude in tono alquanto enfatico ma non disdicevole per un buon patriota: «Sì, o Signori, il disavanzo è il nostro maggior nemico; ma esso è tale che noi possiamo combatterlo, dandoci la mano come ce la demmo sui campi di battaglia; quando, o Signori, noi avremo colmato il nostro disavanzo, i destini d'Italia saranno veramente compiuti».

Se questa era la situazione finanziaria dello Stato, non meno allarmanti erano le condizioni economiche del Paese.

Le obbligazioni delle Società ferroviarie che, prima della crisi, si potevano collocare a 240 e anche a 260 lire, caddero a 110 lire.

Si cominciarono, quindi, a manifestare le prime crepe del nuovo ordinamento ferroviario.

In particolare essendosi allontanati i capitali da tutto ciò che era titoli di strade ferrate, si rilevò priva di fondamento la supposizione sulla quale l'ordinamento stesso poggiava, e cioè che alle So-

cietà non sarebbero mancati i mezzi o, quanto meno, il credito necessario per soddisfare gli obblighi assunti.

La ineguaglianza delle condizioni stabilite per i vari gruppi accentuava, poi, lo squilibrio fra le varie Società. Infatti, mentre si era badato ad assegnare alle stesse un numero presso a poco uguale di chilometri di ferrovie, diversa era l'entità chilometrica delle linee che ciascuna di esse doveva portare a compimento.

A questo proposito dalla monografia « Sul riscatto ed esercizio delle ferrovie italiane » pubblicata dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1876 rileviamo che : « mentre nel 1866 la Società dell'Alta Italia con una rete complessiva di chilometri 2092, ne aveva in costruzione o in progetto chilometri 330, una parte dei quali d'altronde spettavano allo Stato o ad altre Società, quella delle Romane sopra chilometri 2172 ne aveva nel tempo stesso in costruzione o in progetto chilometri 668 : le Meridionali dovevano ancora costruire chilometri 611 per compiere la loro rete di chilometri 1751 e finalmente la Vittorio Emanuele aveva in esercizio soltanto 149 chilometri e ne doveva ancora costruire 1325, per avere compiti i 1474 chilometri che le erano stati assegnati ».

Da queste poche cifre meglio che da qualunque altra considerazione si comprende come le Società Ferroviarie italiane dovessero in proporzioni molto diverse risentire gli effetti della crisi finanziaria, che si manifestò prima della guerra del 1866, e dalla quale essa venne singolarmente aggravata.

Il Parlamento accorda al Governo poteri eccezionali per l'adozione di misure che valgano a salvare le Società dal fallimento e a metterle in grado così di continuare l'esercizio delle proprie linee come di condurre a termine i lavori iniziati, alla condizione, però, che le misure stesse non comportino nuovi oneri per il Tesoro e non rendano necessarie sostanziali modifiche alle concessioni in vigore.

Ai primi di maggio la politica europea s'intorbida. L'Austria ordina che l'esercito sia messo sul piede di guerra e dispone uno straordinario ammassamento di forze a Rovigo. L'Italia raccoglie la provocazione.

Siamo di nuovo alla guerra (1). E, naturalmente, durante il corso

---

(1) La Camera votò all'unanimità la guerra all'Austria il 30 aprile 1866, ed accordò al Governo, con 253 voti favorevoli ed uno contrario, l'autorizzazione a coprire sino alla fine del 1866, con mezzi straordinari, le spese necessarie alla difesa del paese. Il Ministro delle Finanze autorizzato con apposito decreto (1 maggio 1866),

della stessa si pensò alle ferrovie soltanto per chiedere che i convogli e il materiale tutto fossero messi a disposizione del Ministero della Guerra e del Quartiere Generale per i concentramenti di truppa e il trasporto di materiali.

E le ferrovie assolsero in modo encomiabile il loro compito.

Non meno di 120.000 uomini furono trasportati in soli dieci giorni, con l'immensa scorta di bagagli, cavalli e munizioni, su linee ad un solo binario, e se vi furono ritardi, questi dipesero esclusivamente dalla insufficienza dei mezzi di carico e scarico ai punti di partenza e di arrivo.

L'angusta stazione di Bologna raggiunse in un solo mese il movimento di partenza e di arrivo di ben 31.000 carri.

La linea che più ebbe a sopportare il peso delle vicende belliche fu quella dell'Italia Centrale, compreso il tronco che da Ferrara si protende verso il Veneto le cui stazioni furono adibite ad Ospedali per il ricovero dei malati e dei feriti.

La sfortunata campagna che, tuttavia, restituì all'Italia il Veneto, si concluse con il trattato di pace 3 ottobre 1866, che reca anche impegni di carattere ferroviario.

L'art. 13 del trattato stesso stabilisce, infatti :

« Les gouvernements d'Italie et d'Autriche, désirent d'étendre les rapports entre les deux états, s'engagent à faciliter les communications par chemin de fer et a favoriser l'établissement de nouvelles lignes, pour relier entre eux les réseaux italien et autrichien.

Le gouvernement de S. M. Impériale Royale Apostolique, promet en outre de hâter autant que possible l'achèvement de la ligne du Brenner, destinée à unir la vallée de l'Adige avec celle dell'Inn ».

Tale impegno fu ribadito nel trattato di commercio fra l'Austria e l'Italia del 23 aprile 1867, che nel suo protocollo finale dichiara :

« le alte parti contraenti si obbligano a favorire e ad accordare

contrattò un prestito di 250 milioni con la Banca Nazionale, che fu nello stesso tempo sciolta dall'obbligo del pagamento in contanti e a vista dei propri biglietti, ai quali si diede il corso forzoso.

L'imposta consumo fu estesa alla farina, al riso, all'olio, al burro, allo zucchero ecc. Fu aumentato il prezzo dei tabacchi, modificate le tariffe dei diritti di dogana, stabilito un diritto sui passaporti, create tasse per l'insegnamento tecnico e universitario, sui domestici, sulle vetture pubbliche e private, ecc.

Il 7 giugno 1866 fu promulgato il decreto di soppressione degli ordini e corporazioni religiose e la conversione dei loro beni.

Si fece, infine, ricorso ad un prestito nazionale per la somma di L. 350 milioni.

nel rispettivo territorio la concessione dei tratti di ferrovia per servire di congiunzione diretta delle linee italiane con le austriache e viceversa, le quali fossero dall'una delle due potenze concessi e costruiti fino al confine presso Primolano da una parte, e fino al confine del Friuli a Pontebba dall'altro, a patto che la concessione non portasse onere alle finanze ».

Appena fu possibile, si riprese in esame la situazione delle Società ferroviarie e si addivenne alla stipula di una serie di convenzioni, delle quali reputiamo di dover dare sommaria notizia anche al fine di mettere in rilievo i sottili accorgimenti finanziari che furono attuati per non aggravare, da un canto, il Bilancio dello Stato, e per sostenere, dall'altro, le pericolanti Società e metterle in grado di far fronte agli impegni più urgenti.

In base ad una convenzione stipulata nell'ottobre del 1866, lo Stato anticipò alla Società delle Strade Ferrate Romane, sopra le sovvenzioni chilometriche degli anni seguenti, 30 milioni circa, da impiegarsi per il pagamento di interessi arretrati e di debiti urgenti, nonchè per l'ultimazione delle linee di Ancona, Roma, Napoli, e della Firenze-Foligno.

Tale somma fu corrisposta in buoni del Tesoro  $7\frac{1}{2}$  % a dodici mesi che, per l'intervento del Marchese di Salamanca, furono scontati a Parigi al tasso del 12 %.

A garanzia dei portatori d'obbligazioni si stabilì che i fondi necessari per il servizio delle obbligazioni stesse sarebbero stati costituiti dal Tesoro, che li riterrebbe sulle sovvenzioni chilometriche dovute alla Società.

Altra convenzione fu stipulata con la Società delle Strade Ferrate Calabro-Siciliane cui furono anticipati 18 milioni, pure in buoni del Tesoro, in ragione di tre milioni al mese per sei mesi.

Essendo però state autorizzate, in seguito, spese per altri 4 milioni, il totale dei buoni del Tesoro, emessi per conto di questa Società, salì nel novembre a 22 milioni.

Atteso che le convenzioni stipulate con la Società Vittorio Emanuele, si informavano in particolar modo alla necessità ed urgenza di continuare i lavori ferroviari nella Calabria e in Sicilia, si stabilì fra l'altro che i fondi accordati « sarebbero somministrati in ciascun mese direttamente agli appaltatori in ragione dei lavori effettivi e delle provviste dai medesimi fatte, e che il prezzo di codesti lavori e di codeste provviste sarebbe stabilito sul costo reale dei medesimi secondo gli stati estimativi redatti dietro accertamento degli agenti

del Governo incaricati della direzione e della assistenza speciale richiesta per l'esatta esecuzione di quella convenzione ».

Queste condizioni, improntate ad una notevole severità, furono pienamente eseguite. E fu titolo di onore per l'Impresa Vitali, Charles, Picard e C. accettare, con danno dei propri interessi, prezzi bassissimi e di puro costo, pur di non interrompere i lavori con pregiudizio delle popolazioni interessate.

Alla Società Strade Ferrate Meridionali fu anticipata nell'agosto del 1866 la sovvenzione chilometrica per il secondo semestre dell'anno.

Nell'ottobre ebbe un anticipo di 30 milioni in buoni del Tesoro, a diverse scadenze, rimborsabili con le sovvenzioni chilometriche dovutele fino a tutto il 30 marzo 1868.

Nel 1867 ottenne l'anticipo delle sovvenzioni per i diciotto mesi successivi e cioè fino alla fine dell'anno 1869.

Ricordiamo, altresì, che mediante convenzione 2 novembre 1867 la Società Strade Ferrate Meridionali cedette alla Società dell'Alta Italia, per tutta la durata della concessione, salvo il caso di riscatto da parte del Governo, l'esercizio del tronco di linea da Voghera a Pavia e Brescia e la continuazione dell'esercizio della linea Torreberretti-Pavia. La Società dell'Alta Italia anticipò alle Meridionali 6 milioni al tasso dell'8 %, rimborsabili sul prodotto garantito delle linee.

Alla Società della Ferrovia di Savona venne anticipato un milione e mezzo sui contributi dei Comuni e degli altri Enti interessati, e 800.000 lire in buoni del Tesoro, garantiti da una ipoteca speciale.

La Società concessionaria delle Ferrovie Sarde mediante convenzione 12 febbraio 1866 fu autorizzata ad operare l'emissione di 50.000 obbligazioni di L. 250 ciascuna sul numero di quelle che aveva facoltà di emettere a termini della precedente convenzione 14 luglio 1862.

Il Governo sulle lire novemila per chilometro, assicurate alla Società dalla detta convenzione del 1862, garantiva ai possessori delle obbligazioni la preferenza per il pagamento dei relativi interessi in ragione del sei per cento all'anno, e la loro ammortizzazione nel periodo di novant'anni.

Il provvido intervento dello Stato a favore delle Società ferroviarie fece progredire i lavori in corso. Furono, infatti, nell'anno ultimate ed aperte all'esercizio le linee Firenze-Foligno e Ancona-

Roma, la prima molto importante perchè, essendo stato inaugurato nel gennaio il tronco Roma-Foligno (Km. 166,171), veniva a stabilire una comunicazione diretta fra Firenze e Roma; la seconda perchè, mancando ancora una via non interrotta tra Roma e Napoli, veniva a costituire l'unica comunicazione fra quest'ultima città e quelle servite dalla rete Toscana e dell'Alta Italia.

Nello stesso anno 1866, oltre alle linee alle quali abbiamo già fatto cenno, furono pure inaugurate le linee o tronchi di linea Rovigo-Pontelagoscuro (Km. 28,090) (1), Messina - Giardini - Taormina (Km. 47,070), Pavia-Casalpusterlengo (Km. 41,605), Codogno-Cremona (Km. 27,330) e S. Zeno Folzano-Olmeneta (Km. 33,704) ed altre di minore importanza.

In totale furono aperti all'esercizio 651 chilometri di strade ferrate dei quali circa 415 per la rete delle Romane, e il resto suddiviso fra le Meridionali, l'Alta Italia e la rete Calabro-Siciliana.

Le linee delle provincie Venete furono incorporate alla rete dell'Alta Italia, pur rimanendo finanziariamente legate alla rete del sud Austria.

Nel 1867, perdurando la crisi economica, la situazione delle Società ferroviarie si fece nuovamente difficile e fu necessario che lo Stato, adottando misure eccezionali, accordasse ulteriori sussidi.

Di nuove ferrovie non si parla o quasi. Vennero, infatti, concesse nell'anno soltanto due piccole linee, e precisamente quelle di Reggio Emilia-Guastalla (23 Km.) e di Pinerolo-Torre Pellice (15 Km.).

Proseguono, tuttavia, alacramente i lavori della ferrovia Asciano-Grosseto, per i quali viene stanziato un milione e mezzo di lire, e quelli della Foggia-Napoli per Benevento (197 Km.) che viene ad essere la quarta linea che traversa l'Appennino e, precisamente, con la galleria di Ariano lunga m. 3240 che sbocca nella Valle del Cerreto.

Il bilancio dei lavori ferroviari eseguiti nel 1867 rimane tuttavia alquanto modesto: 300 chilometri di nuove linee, di cui 94 delle Meridionali, 47 delle Calabro-Siciliane, 60 delle Romane, ed il resto riguardante linee non appartenenti a tali reti (2).

---

(1) Il tracciato di questa linea, secondo che consigliavano le mire strategiche del tempo, si discosta da alcuni luoghi del Padovano che avrebbe dovuti toccare, quali ad esempio, Este e Montagnana.

(2) Nel totale di 300 chilometri sono comprese anche le linee aperte all'esercizio nel territorio del regno ancora soggetto all'Austria.



Col compimento del tronco che va da Civitavecchia al Chiarone fu portata a termine la linea litorale da Livorno a Roma.

Messina e Catania furono, con l'esecuzione di alcune brevi sezioni, collegate da una linea ininterrotta.

Stando a quanto afferma il De Cesare (1), dal 1860 al 1867 lo Stato spese per le strade ferrate lire 314.494.896, cui vanno aggiunte lire 33.699.973 per il traforo del Moncenisio (2).

In totale, per le opere pubbliche in genere furono nello stesso periodo di tempo erogate lire 588.568.423; ciò che, per una Nazione giovane spesso travagliata da gravi crisi finanziarie e in continuo allarme, rappresenta uno sforzo davvero mirabile e degno di essere messo in rilievo.

---

(1) CARLO DE CESARE, *La Politica. l'Economia e la morale dei moderni italiani*, Firenze, Pallas, 1869.

(2) La spesa complessiva per il traforo dal Cenisio che era stata prevista in 41 milioni salì a 69 milioni.

## PERIODO DAL 1868 AL 1870

**SOMMARIO:** Seconda convenzione per le ferrovie della Sardegna. — Soluzione del problema ferroviario sardo. — Scioglimento della Società Vittorio Emanuele e convenzione con la Società Vitali, Charles, Picard e C. per le costruzioni ferroviarie in Calabria e in Sicilia. — Crisi della Società delle Romane e convenzione del 1870. — Urto di interessi fra le Province di Mantova, Modena, Reggio, Bologna, Verona e Cremona. — Concessione di costruzione e di esercizio della linea Mantova - Modena. — Contributi di Province e Comuni per le costruzioni ferroviarie. — Concessioni varie. — Linee principali aperte all'esercizio fra il 1868 ed il 1870.

I sardi amano il silenzio. E, molto appropriatamente, la Sardegna è stata chiamata «l'Isola silenziosa».

Ci sono, però, dure situazioni in cui anche gli uomini più devoti alla divinità raffigurata con l'indice della mano destra sulla bocca, debbono alzare la voce.

E i sardi che, dopo circa un trentennio di lavori ferroviari, nelle varie parti del Regno, non avevano ancora visto come fosse fatta una locomotiva, furono costretti a far comprendere che amavano, sì, il silenzio, ma che non erano muti. Ciò avvenne allorchè la Commissione incaricata di esaminare la convenzione stipulata per le ferrovie della Sardegna (relatore Peruzzi) emise voto di rigettarla.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri, che era nientemeno il Generale Menabrea il quale non s'impressionava mai di nulla, dovette trovare impressionanti, se non altro dal punto di vista della equità, le proteste (mantenute, peraltro, come rilevano i giornali dell'epoca, nei limiti della più stretta legalità) dei pazientissimi isolani e si affrettò a telegrafare al sindaco di Cagliari (Roberti):

«Ministero sosterrà proposta di legge per approvazione convenzione stipulata per ferrovie Sarde; egli ha fiducia che il voto del Parlamento non sarà sfavorevole».

Poichè anche in quell'epoca la frase «avere o nutrire fiducia» doveva essere fortemente sospetta, il sindaco rispose subito che il

Consiglio Comunale ringraziava di tale volontà il Governo, ma nel contempo, preannunziò la partenza per Roma delle deputazioni della Provincia e dei Municipi di Cagliari, Oristano e Iglesias « perchè il Parlamento restasse persuaso della commozione degli animi in tutta la Provincia e il Ministero traesse anche da ciò motivo di più energica insistenza ».

La convenzione fu presentata alla Camera dei Deputati nella tornata del 25 luglio 1868 con alcune modifiche proposte dalla Commissione e fu approvata quasi senza opposizioni (1).

Con tale convenzione si stabilì che le linee enumerate in quella del 1862 sarebbero state costruite in due distinti periodi. Nel primo, di immediata attuazione, si comprendevano le linee :

Cagliari-Decimomannu-Oristano (Km. 95);  
 Decimomannu-Iglesias (Km. 37);  
 Sassari-Portotorres (Km. 20);  
 Sassari-Stazione di Ozieri (Km. 46);

Nel secondo periodo le linee :

Ozieri-Terranova (Km. 69);  
 Ozieri-Oristano (Km. 121);

da costruire nell'ordine e nei termini che sarebbero stati stabiliti dal Governo.

Fu, inoltre, previsto il diritto da parte dello Stato di riscattare immediatamente la concessione, ove la Società fosse riuscita a compiere l'intera rete.

La garanzia chilometrica venne elevata da L. 9.000 a L. 12.000, e poichè alla Società fu accordato il diritto di disporre, sotto determinate condizioni, di tale garanzia, le fu revocata la concessione dei 200.000 ettari di terra, prevista nella convenzione del 1862.

Le modifiche apportate dalla Camera dei Deputati alla convenzione non riuscirono, però, di gradimento della Società, che si rifiutò di firmarla col pretesto che non le sarebbe stato possibile trovare i mezzi per costruire la linea da Sassari a Ozieri, che detto Consesso aveva aggiunta alle linee da costruire nel primo periodo.

E così trascorse tutto l'anno 1868 senza che la Società si inducesse a riprendere i lavori.

---

(1) Il Senato l'approvò il 18 agosto 1868.

L'anno successivo, e precisamente il 24 marzo 1869, fu stipulata un'altra convenzione per stabilire nuovi termini per l'ultimazione delle linee, e si convenne che i lavori riguardanti le linee da costruire nel primo periodo di tempo sarebbero stati intrapresi immediatamente. E per dar tempo alla Società di riunire i fondi necessari per il regolare indirizzo della sua impresa, il Governo si impegnò di effettuare il pagamento delle spese occorrenti per i lavori stessi.

I lavori ebbero, in seguito a tali nuove stipulazioni, una fiacca ripresa.

Il problema ferroviario Sardo tornò, quindi, ad essere discusso in seno al Comitato privato della Camera nel maggio del 1870.

I Rappresentanti dell'Isola, Asproni, Salaris e Serpi presero la parola per dimostrare la convenienza economica e politica di condurre a compimento la rete Sarda.

« Da lunghi anni » essi dissero, « le popolazioni della Sardegna attendono con ansietà il beneficio delle ferrovie ; lo sviluppo economico e il benessere di quell'isola dipendono unicamente dal compimento delle sue reti stradali, ed è ingiusto che, mentre tutte le altre provincie del Regno godono più o meno dei benefici di una facile viabilità, i sardi non abbiano ancora un palmo di quelle ferrovie che furono tante volte promesse, e siano su questo punto considerati come il popolo reietto della Penisola » (1).

La convenzione con la Società, si era infatti incagliata ancora una volta per la mancata consegna da parte del Governo dei terreni ademprivili, che avevano formato oggetto di nuove pattuizioni.

Il Salaris propose che, ove la Società non avesse adempiuti i propri obblighi, fosse dichiarata decaduta e ad essa sottentrasse il Governo.

I Ministri dei LL. PP. e delle Finanze, respingendo le accuse formulate contro il Governo, dichiararono di non poter accettare la proposta della deputazione Sarda.

In particolare il Sella, che aveva la costante preoccupazione di risanare il bilancio dello Stato, volle uscire fuori della discussione con una allegoria un po' troppo facile e tutt'altro che rassicurante.

« Se un uomo, egli disse, deve trasportare un peso di mille chilogrammi, e questi gli venissero imposti tutti in una volta, questo uomo rimarrebbe indubbiamente schiacciato. Se al contrario gli si

---

(1) *Monitore delle Strade Ferrate*, maggio 1870, n. 20.

dà la facoltà di portarli a 50 per volta, l'uomo medesimo potrà compiere facilmente quest'opera.

« Nella stessa guisa, qualora si imponga al Governo l'obbligo di eseguire in breve tempo tutte le ferrovie desiderate, le Finanze dello Stato rimarrebbero indubbiamente rovinate; mentre al contrario esso potrà facilmente adempire a quanto le popolazioni giustamente desiderano, qualora gli sia lasciata la possibilità di farlo nei tempi e nelle forme più convenienti ». (*Monitore delle Strade Ferrate*, 1870, n. 20).

Alla deputazione Sarda l'allegoria non piacque, perchè sapeva bene che i 50 chili potevano facilmente diventare, strada facendo, 50 grammi.

Rattazzi, intervenuto nella discussione, trovò ragionevole che il Governo desse alle popolazioni interessate una materiale garanzia che le ferrovie sarebbero in qualunque ipotesi eseguite.

Più esplicito ancora fu il Bonghi, cui pareva strano che il Ministro Sella, pur dichiarando di avere piena fiducia nella Società concessionaria, rifuggisse, poi, dall'assumere qualsiasi impegno, per il caso che questa avesse mancato ai propri obblighi. Dichiarando, quindi, di non poter accettare le teorie esposte dal Governo, soggiunse: « Voi dovete presentarvi con una opinione decisa: o credete che la Convenzione non sia un atto serio e non dovete sostenerla; o la credete tale e allora dovete assumere la piena responsabilità dei suoi effetti ».

Il Ministro dei LL. PP., Gadda, rispose vivacemente che trovava, a sua volta, singolare la teoria del Bonghi, per la quale « una delle parti contraenti diventerebbe materialmente responsabile della esecuzione del contratto da parte dell'altro contraente ».

Votata la chiusura, passò a gran numero di voti la proposta dei deputati Sardi, con la quale il Governo avrebbe assunto l'obbligo di costruire a sue spese la rete delle ferrovie Sarde, nel caso che la Società concessionaria fosse risultata inadempiente degli obblighi contratti.

Messe così le cose per una giusta via, vedremo come a distanza di appena due anni da tale discussione la Sardegna ebbe, alfine, 152 km. di strade ferrate in esercizio.

\*  
\* \*

Nelle Provincie Calabresi e Siciliane, venuto meno il credito alla

Società Vittorio Emanuele, incombeva il pericolo che i lavori ferroviari venissero sospesi da un momento all'altro.

Il Governo avrebbe potuto esercitare il diritto di dichiarare decaduta la Società dalla convenzione del luglio 1863, ma si astenne dall'adottare misure di rigore per evitare appunto l'interruzione dei lavori.

Fu, pertanto, conchiusa una convenzione con l'Impresa Vitali, Charles, Picard e C. che si compendia nei seguenti patti :

La Società Vittorio Emanuele concessionaria delle strade ferrate Calabro-Sicule cessa di esistere.

Ogni vincolo fra lo Stato e la detta Società e i suoi aventi causa è sciolto.

La Società Vitali, Charles, Picard e C. si obbliga a proseguire ed ultimare intieramente i lavori per 640 chilometri di ferrovie nella Calabria e nella Sicilia (1).

L'esercizio delle linee costruite e da costruire è assunto dalla stessa Società Vitali, Charles, Picard e C. fino a tutto il 1870, ed eventualmente fino a tutto il 1871.

Il Governo si riserva la facoltà di procedere alla costruzione dei rimanenti tronchi e alla concessione della intera rete.

Per provvedere, poi, ai mezzi occorrenti per la sostituzione di una Società all'altra, per soddisfare al passivo dell'asse della Compagnia estromessa, nonchè per portare a compimento i lavori della rete, il Governo autorizzò la emissione di 175.000 obbligazioni del valore nominale di L. 500, producenti l'interesse annuo del 3 %, che aggiunte alle 309.050 già emesse, portavano il totale delle obbligazioni a 484.050.

Complessivamente il Governo, per l'acquisto delle linee, venne ad incontrare una spesa di circa 119 milioni. La Convenzione fu discussa dalla Camera nelle seconde tornate dei giorni 30 e 31 luglio 1868 e approvata il 1º agosto con 134 voti contro 70.

---

(1) Le sezioni da ultimare erano le seguenti :

Nella rete delle Calabrie :

La Sezione da Taranto a Cariati, Km. 176 ;

La Sezione da Lazzaro al Fiume Assi, Km. 118.

Nella rete Siciliana :

La Sezione da Catania a Siracusa, Km. 88 ;

La Sezione da Catania a Leonforte, Km. 70 ;

La Sezione da Termini a Lercara, Km. 39.

Mentre la Camera si disponeva a votarla, il Ministro dell'Interno Cadorna, si levò e disse: « Io sorgo per dire una parola sola ed è: che anche a nome del Ministero dell'Interno, raccomando caldissimamente questa legge alla Camera ».

Il Senato l'approvò il 21 agosto 1868.

Grazie a questa convenzione, fu assicurata la costruzione di circa la metà della rete Calabro-Sicula, restando a carico del Governo l'impegno di provvedere alla costruzione delle rimanenti linee della rete stessa per uno sviluppo di 630 km.

\*  
\*\*

Altra convenzione, progettata per fornire alla Società delle Romane i mezzi necessari a trarla dalle gravi strettezze economiche in cui, più o meno, si era sempre dibattuta, venne alla discussione del Parlamento nelle sedute dal 26 al 31 luglio 1870 (1).

Sembra che fra tutte le Società ferroviarie quella delle Romane fosse la meno limpida. Destava, per vero, molti sospetti il suo comportamento affatto singolare.

Il Bonghi, in occasione della discussione relativa alla vendita delle ferrovie dello Stato (1865) aveva con colorita e pungente eloquenza, fatto un quadro della Società che se non proprio esatto doveva, tuttavia, essere molto vicino al vero.

« È una Società », diceva l'illustre uomo, « che ha qualche cosa di favoloso, di misterioso: è sempre giù e sempre su; non trova danaro e anticipa sulla costruzione delle strade; non trova chi compra le sue obbligazioni; trova chi le accetta in pegno; e gliene dà una somma che resta un segreto. Dev'essere un genio davvero colui che conduce così la Società delle strade ferrate romane, per monti e piani, per valli e per dirupi.

---

(1) « Dopo soli due anni dalla firma della convenzione del 1866, la Società si trovava con un debito galleggiante di 100 milioni di lire dei quali 43 dovuti al Governo; con oltre 28 milioni di lavori da compiere per ultimare le costruzioni e mettere le linee in regolare condizione di esercizio; con l'ammortamento ed il cupone delle obbligazioni sospeso; con gli incassi sequestrati nelle stazioni; con sequestri giornalieri dei creditori minori che neppure si aveva mezzo di soddisfare; con una serie di numerose ed intricate liti pendenti; col materiale mobile scarsissimo ed in cattivo stato ». Relazione del Consiglio di Amministrazione presentata all'assemblea generale straordinaria dell'11 marzo 1873.

« Si diletta di quella strettezza di curve e di quell'arduità di pendenze, che il capitolato la sforza a schivare nelle strade che pur costruisce. È certo che niente meno che un genio avrebbe potuto guidare sinora trafelata ed anelante, questa Società bizzarra, splendida, miseria, buia, sbrigliata, che chiede e dà insieme, e corre, corre insino a che non urti in un ostacolo avanti a cui si arresta e tende la mano e dice aiutatemi, o la mia rovina vi farà maggior danno, che non vi facesse la spesa che io vi chiedo ancora per me. Chiede insieme e comanda. Questa poesia di un uomo d'affari io non l'ho studiata, non ve ne posso, non ve ne so esporre l'estetica . . . » (1).

E, procedendo il discorso, le tinte si fanno più fosche, quasi violente.

« E questo cadavere così spesso galvanizzato a cui si voleva rifondere la vita, questo cadavere è mangiato per tre quarti da quelli che sono chiamati a rifarlo » . . .

La storia, che così spesso si compiace di sottili ironie, ci fa trovare, nel 1870, il Bonghi in funzione di galvanizzatore della Società delle Romane.

Nella seduta del 28 luglio, l'illustre Parlamentare, nella sua qualità di relatore della Commissione cui era stato affidato l'esame della convenzione di cui ci occupiamo, rispose ai vari oratori — e in particolare all'on. Gabelli — che si erano decisamente schierati contro la convenzione stessa dichiarando inutile più che inopportuno ogni soccorso del Governo.

Il problema in sostanza era di sapere se la Società, una volta approvata la convenzione, potesse vivere sicuramente.

« A noi » dice il Bonghi, « certo pare grave questa considerazione ; noi l'abbiamo fatta, ed abbiamo dietro i più accurati calcoli, visto e rivisto, ed espresso il parere che la Società delle Romane è, secondo ogni verosimiglianza, assicurata di vivere. Ma naturalmente questo è un giudizio che è dedotto da probabilità, e per ciò soggetto a più o meno incertezza, come ogni giudizio che si riferisce a qualunque avvenire.

« Però non è questo il punto principale della questione. Il punto principale della questione è l'interesse dello Stato, non l'interesse

(1) BACCARINI - DORNIG, *Le ferrovie italiane e il Parlamento*, Roma 1882, pagina 79.



della Società. Lo peggioriamo, noi, o lo miglioriamo con questa convenzione? Qui è tutto. Ora può mettersi in dubbio che l'interesse dello Stato sia tutelato da questa convenzione meglio di quello che sarebbe se non si facesse?

« L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ha già detto alcune cose in questo rispetto: io non ho bisogno di ripeterle, ma mi restringerò a una sola osservazione. Sono tre i casi possibili; ovvero, quando piaccia a qualcuno supporre ciò, la Società delle Romane, lasciata a sè sola, continuerà a vivacchiare, come fa ora, e allora è il peggio, poichè nè si potrà torla di mezzo, nè si potrà ottenere che concorra a sviluppare il traffico del paese, che fecondi le sorgenti di prosperità, le quali sono raccomandate alle sue mani, con quell'efficacia ed alacrità e vigoria che da una società di strade ferrate si può aspettare. Avete bel dare al Governo la facoltà di abbassare le tariffe, ed insistere perchè la usi, quando una Società non ha danaro nè modo per comperare un materiale mobile sufficiente, le merci che le tariffe scemate accalcassero nelle sue stazioni vi si sciuperebbero prima di essere trasportate a tempo. Adunque la Società delle Romane, mantenuta così come è, non sarebbe se non un ingombro dannoso. Lasciarla fallire! Il fallimento delle Romane, ne avete già sentite tante ragioni, sarebbe un pandemonio di processi ed un carnovale di avvocati (*Ilarità*). Non è possibile immaginare il numero di querele, di controversie d'ogni genere che ne nascerebbero ».

« Poichè dunque nè il primo nè il secondo partito è possibile, non resta che il terzo, ed è la convenzione che vi proponiamo di votare ».

E, illustrata abilmente la convenienza di adottare la soluzione proposta, il Bonghi termina il discorso scagionandosi dell'accusa di contraddizione fattagli dai colleghi che avevano ricordato il suo folgorante discorso del 1865.

« Di me non dirò che una sola parola in risposta a quelli che hanno creduto di mettermi in contraddizione, citando un mio discorso di quattro anni fa. Li pregherò soltanto di persuadersi da sè che solo il dire la stessa cosa in circostanze diverse è un contraddirsi davvero. I discorsi devono scaturire dalle vere e vive situazioni delle cose. Se voi riponete davanti a me la situazione del 1865, io vi farò lo stesso discorso di quell'anno; ma oggi che per le deliberazioni appunto prese allora ogni cosa è mutata, volete che io vi parli come allora, e anche mi ricordi ciò che allora ho detto? Vi ripeto che non sono andato neanche a riguardarlo, e non mi resta che meravigliarmi, ringra-

ziandoli insieme, di quelli che mi hanno fatto l'onore e la cortesia di leggerselo con tanta cura. (*Ilarità generale*) » (1).

Il disegno di legge fu approvato dalla Camera il 31 luglio, ed adottato, poi, dal Senato il 17 agosto 1870.

Con la convenzione in parola che, come vedremo non sortì l'effetto desiderato, furono transatte varie vertenze fra la Società e il Governo e fu stipulata la retrocessione allo Stato della linea Massa-frontiera francese e l'acquisto da parte dello stesso della linea da Firenze a Massa per il prezzo di 35 milioni.

L'esercizio delle due linee fu concesso alla Società dell'Alta Italia, con l'obbligo eventuale di esercitare anche la linea Savona-Bra e diramazione Cairo-Acqui, nonchè la linea Lucca-Viareggio, e verso anticipo al Governo di 45 milioni di lire in oro, di cui 11 milioni destinati alla Società delle Romane.

\*  
\* \*

Come non abbiamo mancato di far cenno delle accuse mosse contro la Società delle Romane, così, per debito di imparzialità, non esitiamo a registrare le benemerienze che la Società stessa seppe acquistarsi in occasione degli avvenimenti politici del 1870.

Nel settembre di tale anno, non appena il Governo pontificio comprese che la disfatta subita dalla Francia a Sédan apriva alle truppe di Re Vittorio la strada per la conquista di Roma, ordinò che si rendessero mobili alcuni tratti delle tre ferrovie che a questa città convergevano.

Tra il 12 e il 16 settembre furono, infatti, divelte dai soldati pontifici le rotaie sulla linea di Napoli nei pressi di Ceccano, Sgurgola e Velletri, e sulla linea Civitavecchia-Roma nei pressi della stazione di Civitavecchia.

Sulla linea di Terni fu fatto saltare il ponte Sakara ad una luce di 40 metri sul Teverone, minandone la spalla verso Firenze.

Lungo l'argine delle tre linee, poi, a circa due chilometri da Roma, furono scavate trincee ed erette barricate costituite da sacchi di rena.

La Società delle Romane aveva chiesto al Governo italiano che propri ingegneri fossero autorizzati a seguire le truppe operanti; e

---

(1) *Discorsi Parlamentari di Ruggero Bonghi*. vol. I, pag. 206 e segg.

appunto sotto la direzione di tali ingegneri, lavorando giorno e notte, i danni vennero prontamente riparati e le truppe poterono avanzare con la ferrovia.

I bersaglieri furono trasportati da Civitavecchia fino a Ponte Galera : e da Ponte Galera a Porta Pia il passo è breve .

In alcune piccole stazioni la Società costruì rapidamente nuovi binari perchè i convogli di viveri a servizio delle truppe potessero raggiungere il quartiere generale di ogni Corpo d'Armata.

Cessate le operazioni militari, potè essere ripristinato il servizio normale (viaggiatori e merci) sulla linea di Napoli il 22 settembre 1870 e sulla linea di Orte il 24 successivo.

\*  
\* \*  
\*

Quando il poco deve essere ripartito fra molti, è cosa naturale che sorgano dissidi difficili da comporre e, perciò, destinati ad assumere forme piuttosto vivaci.

Molte Provincie, a mano a mano che la vita economica del Paese veniva ad assumere una più complessa organizzazione, proclamavano la necessità di un ulteriore sviluppo delle ferrovie.

Il Governo era sempre più impegnato nella dura battaglia del risanamento del bilancio e, per usare una frase di Quintino Sella, non faceva grazia nè di un centesimo nè di un'ora ai contribuenti. Doveva, quindi, misurare le spese, anche se, come per le ferrovie, apparivano fra le più necessarie.

Fra i dissidi che occuparono appassionatamente l'opinione pubblica del tempo, dobbiamo far cenno di quello che si accese fra le Provincie fautrici di una linea fra Mantova e Modena, e le Provincie che come Reggio e Bologna sostenevano dovesse, invece, preferirsi la costruzione di una linea diretta fra Bologna e Verona a servizio del grande commercio di transito fra la Germania e l'Italia.

Da parte sua la Provincia di Cremona giunse a concepire l'idea di proporre una petizione al Governo perchè non venisse approvata la concessione della linea Mantova-Modena se non si fosse provveduto prima a costruire una ferrovia fra Cremona e Mantova al fine di unire tali due Provincie e di abbreviare le comunicazioni fra il Porto di Genova e la Germania per il Brennero.

Nè i Comuni interessati rimasero estranei alla questione, in quanto ciascuno di essi aveva la sua parola da dire in ordine al tracciato delle varie linee proposte.

Cento costituì un proprio Comitato perchè la linea diretta Bologna-Verona, attraversasse il proprio territorio.

In opposizione al Comitato Centese si costituì quello di Mirandola. E così via.

A temperare la sgradevole impressione di questo drammatico urto di interessi, dobbiamo segnalare lo slancio con il quale Provincie e Comuni, deliberarono di contribuire alle spese per la costruzione delle dette linee.

Il Consiglio Comunale di Modena delibera un sussidio di 60.000 lire per la Mantova-Modena e lo eleva successivamente a L. 90.000.

Allo stesso scopo il Comune di Correggio stanziò L. 20.000 e il Comune di Carpi L. 150.000.

Per la ferrovia Verona-Bologna votano contributi o concessioni gratuite di terreni i Comuni di Isola della Scala e Nogara, nonché i detti Comuni di Cento e Mirandola.

Per la linea Cremona-Mantova il Consiglio Provinciale di Mantova delibera un premio di L. 50.000 a favore della Società che per prima ne assumerà la concessione, e si dichiara disposta a favorire la costruzione con l'acquisto di obbligazioni fruttifere per una somma non maggiore di L. 500.000.

La Commissione Parlamentare (relatore Bonghi) che esaminò la questione inerente alle varie linee reclamate, propose all'unanimità l'approvazione della ferrovia Modena-Mantova, approvazione, però, che come avvertiva la Commissione stessa, non doveva impedire che fosse in seguito approvata anche la linea diretta Bologna-Verona se le Provincie e gli Enti interessati l'avessero creduta ancora necessaria.

Per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Mantova-Modena fu stipulata una convenzione provvisoria fra il Ministro dell'Interno, reggente il Ministero dei LL. PP. (Cantelli) e il Comitato promotore, di cui facevano parte i sigg. David Levi e C., Ernesto Magnani, dott. Cesare Bonoris, Marchese Pietro Peverelli, Conte Ignazio Crivelli, Conte Alessandro Malaguzzi ed altri.

Il Governo si obbligò a concorrere :

1° - nella metà della spesa per il ponte provvisorio da costruire sul Po a Borgoforte ;

2° - nella metà della spesa di costruzione, esclusa quella relativa all'armamento, per il ponte definitivo, se ad un solo binario, e nei due terzi della spesa, se il ponte sarà costruito con passaggio per la via ordinaria ;

3° - nella metà della spesa per il passaggio del Lago a Mantova, escluso come sopra il costo dell'armamento della via.

Diritto da parte del Governo di riscattare la linea trascorsi 20 anni dalla data della concessione.

I Comuni e le Provincie interessate si obbligarono, da parte loro, a corrispondere complessivamente un sussidio di sette milioni e mezzo di lire, ricevendo in compenso 15.000 obbligazioni da 500 lire ciascuna, fruttanti il 5 %.

\* \* \*

Non minore fu lo slancio di altre Provincie e Comuni per l'incremento ferroviario.

Si incominciava a comprendere ed a mettere in pratica la massima di Bismark: « Non vi è Società ben organizzata, che quando tutti spazzano davanti la loro porta ».

Il Consiglio Comunale di Messina nel febbraio 1869 delibera, alla quasi unanimità, di dare un milione, come rata di Consorzio, a quella Compagnia che avesse intrapreso la costruzione della ferrovia da Messina a Patti, e di aggiungere altre 500.000 lire tutte le volte che i lavori fossero cominciati nell'anno, e terminati nel 1871.

Per la stessa linea deliberano sussidi i Comuni di Condò, Barcellona, S. Filippo, Castoreale, Gualtieri ecc.

Modica, Noto e Scicli deliberano sussidi a favore della ferrovia Siracusa-Licata.

A Siracusa sorge persino un giornale col titolo « Ferrovia Siracusa-Licata », unicamente allo scopo di promuovere la costruzione di tale linea.

Il Consiglio Provinciale di Palermo delibera, per la Palermo-Trapani, un sussidio pari ad un sesto della garanzia governativa, da non eccedere, però, le lire 100.000 annue.

Il Generale Medici visita i Comuni di Capaci, Carini, Terrasini, Borghetto, Cinisi e Partinico per indurre quelle rappresentanze comunali a votare analoghi sussidi. E, ovunque, viene accolto con vivo entusiasmo.

Carini vota un sussidio di L. 25.000, oltre alla cessione gratuita dei terreni che la linea avrebbe dovuti attraversare, e, in misura più modesta, secondo le proprie possibilità, votano sussidi tutti gli altri Comuni nominati, e quelli di Torretta, Montelepre e Balestrate.

Il Consiglio Comunale di Mondovì vota all'unanimità un sussidio di mezzo milione per la ferrovia Torino-Savona.

I Consigli Provinciali di Padova, Vicenza e Treviso stanziavano ciascuno un fondo di L. 6.670 per la redazione del progetto delle ferrovie da Padova a Bassano e da Vicenza a Treviso.

Siffatto slancio portò, in qualche caso, alla costruzione di linee senza sovvenzione governativa.

Per tutte, citiamo la linea Vigevano-Milano, inaugurata il 16 gennaio 1868 con l'intervento del Ministro dei LL. PP., Gadda, il quale, nel banchetto offertogli dalla Società concessionaria, pronunciò un brindisi brevissimo ma molto significativo, come potranno giudicare i lettori:

«Io porto un brindisi alla benemerita Società che promosse e compì la ferrovia di Vigevano-Milano, e con essa a tutte quelle Società che in Italia sapranno compiere e far prosperare ferrovie, senza garanzie governative» (1).

\*  
\* \*

Per completare il quadro delle convenzioni stipulate nel periodo di tempo in esame, ricordiamo quella stipulata nel 1868 con la Società delle Meridionali, per sollevarla da alcuni obblighi anteriormente contratti e, in particolare, dall'obbligo di costruire le due linee progettate attraverso gli Appennini, e cioè la Termoli-Telese e la Pescara-Rieti, con abbuono delle ammende incorse dalla Società per il ritardo frapposto nell'esecuzione delle linee stesse.

Il Governo si obbligò inoltre ad anticipare alla Società medesima 36 milioni, in buoni del Tesoro, da essere rimborsati entro il 1876, con imputazione sulle sovvenzioni che subirono una lieve diminuzione.

Per le linee di Termoli ed Aquila, fu stipulata una convenzione preliminare con i Signori Francia, Vitali e C., che fissava in L. 150.000 a km. il massimo della spesa di costruzione.

Nello stesso anno 1868 lo Stato riscattò la concessione della linea Savona-Torino verso il pagamento a favore della Ditta Guastalla della somma di L. 30.000.000 per i lavori dalla stessa eseguiti e da

---

(1) Per la linea Vigevano - Milano, il Municipio di Abbiategrasso, con meno di 8.000 abitanti, deliberò un sussidio di L. 800.000.

eeguire dal 1869 al 1873, ed assumendosi, inoltre, il passivo della Ditta, nonchè la corresponsione degli interessi e l'ammortamento di 23.410 obbligazioni sociali.

L'anno 1869 fu sterile di leggi ferroviarie.

Con la legge 28 agosto 1870, vennero autorizzate le concessioni della Modena-Mantova, di cui ci siamo diffusamente occupati, della Monza-Calolzio, con 40.000 lire di sussidio per spese di costruzione, della Cremona-Mantova (1) ed, infine, della Ivrea-Aosta, con una sovvenzione di L. 3.500.000.

Con la legge stessa fu anche prevista la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio delle sezioni: Zollino-Gallipoli, Lucera-Manfredonia, Monte Santa Venere-Atella e Giulianova-Teramo, e fu stabilito che la sovvenzione per questa linea sarebbe stata costituita dalle ammende che la Società delle Meridionali, a termini della convenzione del 1864, avrebbe dovute pagare allo Stato, venendo meno all'obbligo assunto di costruirle.

Altre disposizioni della legge del 1870 riguardano le linee Palermo-Trapani e Taranto-Brindisi.

\*  
\* \*

Dal 1868 al 1870 furono aperti all'esercizio 874 km. circa di nuove linee e tronchi di linea.

Da menzionare per il 1868 le linee o tronchi di linea :

Cervaro-Candela (Km. 29,700) ;  
Savona-Voltri (Km. 28,890) ;  
S. Spirito-Benevento (Km. 29,143) ;  
Gioia del Colle-Taranto (Km. 61,479) ;  
Bianconovo-Lazzaro (verso R. Calabria) (Km. 59,010) ;  
Genova-Chiavari (Km. 53,351)•

per il 1869 :

Metaponto-Taranto (Km. 43,387) ;  
Catania-Bicocca-Lentini (Km. 28,598) ;  
S. Basilio Pisticci-Trebisacce (Km. 56,660).

---

(1) La costruzione di questa linea fu data a forfait alla Banca di Milano; la Società dell'Alta-Italia ne assunse l'esercizio al prezzo di L. 3.000 per anno e per chilometro.

per il 1870 :

Milano-Vigevano (Km. 34,386) ;

Trebisaccie-Rossano (Km. 40,530) ;

Bicocca-Catenanova Centuripe-Raddusa Agira (Km. 54,950) ;

Rossano-Cariati (Km. 31,670) ;

Mortara-Casale Monferrato-Asti (Km. 73,449) ;

Asti-Castagnole Lanze (Km. 20,153).

\*  
\* \*

I rapporti per superficie e popolazione che nel 1860 erano di 7 metri di ferrovia per chilometro quadrato di territorio e di 84 chilometri per milione di abitanti, risultano, alla fine del 1870 pressochè triplicati e le provincie senza strade ferrate si riducono a 9.





## PERIODO DAL 1871 AL 1875

SOMMARIO : Traforo del Gottardo. — Ferrovia da Udine a Pontebba. — Convenzione con la Banca Generale di Roma e sub-concessione alla Società dell'Alta Italia. — Inchiesta sulle ferrovie romane. — Convenzione per il riscatto delle romane. — Inaugurazione della prima strada ferrata in Sardegna. — Ferrovie del Veneto : legge 29 giugno 1873, n. 1473. — Lavori nella rete calabro-sicula. — Linee concesse ed aperte all'esercizio nel quinquennio.

*Trafofo del Gottardo.* — Non meno di trent'anni durarono fra Municipi e Province le controversie intorno alla scelta del migliore tracciato per una ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche, destinata a collegare l'Italia col centro dell'Europa.

Il Favaro (1) fa di scorcio, ma con nitida precisione, la storia dei vari progetti studiati per la risoluzione del problema.

« Troppo lungo riuscirebbe il dire per quali e quante fasi ebbe a passare il grande ed interessante problema ; come il passo del Lucomagno e l'obiettivo del lago di Costanza, regnassero senza rivali fino al 1859, salvo una vigorosa, faticosa protesta di Carlo Cattaneo (2) ; come mutate nel 1859 le condizioni d'Italia, sorgesse da una parte minaccioso contro il Lucomagno, ma senza mutare obiettivo, lo Spluga, protetto principalmente da Milano (3), mentre d'altra parte, quantunque incompletamente esplorato e non ancora ben certo di

(1) FAVARO ANTONIO, *Il traforo del Gottardo*, Padova 1874.

(2) Carlo Cattaneo, fautore del Gottardo, indirizzò ai Genovesi una lettera, che è documento di mirabile dottrina, per indurli a considerare tale via transalpina come la più conveniente al commercio di Genova. E vi riuscì. La via del Gottardo, infatti, veniva ad abbreviare di 100 chilometri la ferrovia tra Brindisi e Calais, di 150 Km. la strada tra Brindisi e Ostenda e di 200 Km. la strada tra Brindisi e Anversa. Inoltre Genova veniva ad avvantaggiarsi di ben 200 Km. su Marsiglia per giungere sui mercati dell'Alsazia e poteva far concorrenza al Soëmering ed al Brennero fino oltre i confini occidentali del Württemberg (cfr. A. BERTANI, *Discorsi parlamentari*, Roma, 1913, pag. 145).

(3) Ed anche da Venezia.

sé, pur si affacciasse sulla scena il Gottardo, col principale obiettivo di Basilea ; come la Commissione tecnica, nominata dal Ministro Jacini nel 1860 e presieduta dall'illustre Paleocapa, decidesse a favore del passaggio del Lucomagno, il solo che fosse stato fino allora studiato accuratamente ; come nel giudizio di appello, dopo un anno di studi faticosi e dopo un minuto confronto di progetti elaboratissimi, presentati questa volta anche per lo Spluga e per il Gottardo dai fautori stessi di questi passaggi, la Commissione tecnica governativa nominata nel 1864 dal Ministro Menabrea desse causa vinta essa pure al Lucomagno ; come la mera prevalenza tecnica non fosse ritenuta bastevole dal governo italiano per una impresa avente a scopo principalissimo, anzi unico, l'ampliamento del nostro movimento commerciale e ferroviario ; come questo venisse esaminato conseguentemente anche sotto l'aspetto commerciale, all'oggetto di rintracciare e stabilire in modo permanente i grandi obiettivi italiani e la massima zona di efficienza del Commercio Indo-Europeo per i viaggiatori e le merci di valore a grande velocità che l'apertura del canale di Suez avrebbe spinto necessariamente in Italia, del commercio di transito che è rappresentato dal movimento dei porti, e dallo sviluppo della marina, e di quello internazionale che consiste nello scambio di prodotti nostrani con quelli di esteri paesi ; come infine sotto questo complessivo punto di vista, dalla natura stessa delle cose destinato a dirimere definitivamente la pertinace contesa dei trafori alpini, risultasse, dopo sei mesi di studio diligentissimo invertita la posizione rispettiva di essi per le conclusioni favorevoli al Gottardo prese dalla Commissione Commerciale del 1865, dal governo e composta di chiarissimi membri del Parlamento ».

Il « *Giornale delle Strade Ferrate* » (A. 1866, pag. 105) nell'informare i lettori che la Commissione aveva rassegnate le proprie conclusioni, rileva :

« Non meno notevole è la concordia che nelle finali conclusioni si è manifestata fra gli uomini egregi, componenti la sullodata Commissione, poichè per la prima volta si è veduto, in una questione che ha tanto diviso gli animi per un ventennio, riunirsi in un medesimo voto, sebbene per non identiche considerazioni, rappresentanti delle Province lombarde, piemontesi, liguri e napoletane ».

Lo Jacini, Ministro dei LL. PP., ebbe il merito di presentare alla Camera elettiva (tornata 24 febbraio 1866), uno schema di legge per la partecipazione dell'Italia ad un Consorzio internazionale per la costruzione di una strada ferrata attraverso il Gottardo, mediante

una galleria fra Airolo e Goeschenen, ma, in dipendenza della situazione politica che sfociò, poi, nel conflitto austro-italo-prussiano, il progetto non arrivò alla discussione.

Il differimento non poteva nuocere gran che all'esecuzione di un'impresa universalmente riconosciuta di vitale interesse per il traffico europeo.

L'atteggiamento delle varie nazioni nei riguardi del valico in parola fu così delineato da Agostino Bertani, alla Camera, nella tornata del 9 giugno 1871 (1):

« Tutto volgeva, dal 1866 in avanti, a vantaggio del Gottardo. Le vittorie prussiane contro l'Austria, l'istituzione della Confederazione germanica del Nord, le simpatie e l'alleanza della Prussia che ci davano la Venezia, erano altrettanti validi appoggi che creavano quasi la necessità politica di quel valico, il cui tracciato era equidistante dai due grandi imperi mediani dell'Europa e percorreva territori di Stati amici della Prussia.

« Fu allora che il Baden e il Württemberg entrarono in diversa misura nella lega per favorire il Gottardo.

« Per essere giusti, noi dobbiamo riconoscere che la Francia stessa faceva un grande sacrificio concedendo il suo nulla osta per il Gottardo, essa che aveva avuto fino allora il monopolio dei trasporti dalla Svizzera e dalla Germania occidentale e dei paesi limitrofi al Mediterraneo.

« Per la parte politica la Francia fu altrettanto arrendevole, contentandosi della neutralità della Svizzera, la quale, poco dopo, fu asilo generoso e fraterno a tanti e tanti sventurati soldati francesi.

« L'Inghilterra stessa, circospetta ed astuta sempre, filosoficamente proclamando che il bene di un paese è la più sicura garanzia del benessere degli altri vicini, ha lasciato ben fondarsi l'opinione che essa non avrebbe mai aiutato coi suoi danari quel valico alpino del Gottardo; ma da quando le faccende di questo furono così bene avviate da reputarsene quasi immancabile il successo, proclamò solennemente che, dopo l'Italia, essa era la nazione più interessata alla riuscita del Gottardo. La previdente Inghilterra, come già si contenne pel taglio dell'istmo di Suez che a lei più che ad altri giovò, così accettò di buon grado anche pel Gottardo i doni che gli dei le facevano.

(1) AGOSTINO BERTANI, *Discorsi parlamentari*, Roma 1913, pagg. 145, 146.

« Della Svizzera, di questo incantevole paese, di quegli operosi, instancabili, accorti e tenaci abitatori, che posso dirvi io mai, che non sia un elogio delle loro eminenti qualità, un omaggio del loro sudato trionfo.

« Gli Svizzeri, che hanno saputo vincere davvero, con la lotta sapientemente ed abilmente condotta, la molta ostinazione degli uomini e la pertinacissima resistenza delle cose, meritamente possono congratularsi adesso con loro medesimi, perchè alfine vedono arrivato il giorno del banchetto. Essi possono ben compiacersi del loro vecchio Gottardo, il quale, come avviene a signore di antica ed illustre prosapia, ma di scarsa fortuna, seppe con accorto gradimento dei suoi vicini condurre a sposa una nobile donzella minorene, che gli recò una cospicua dote senza chiedere guarentigia, assegnatale dalla compiacenza tutta sentimentale dei suoi larghi tutori.

« Sia dunque pace in terra e gaudio fra tutti gli interessati nel Gottardo ! ».

Diretti accordi intervennero, fra l'Italia e la Svizzera, per la ferrovia in questione nel 1869, e nello stesso anno ebbe luogo la Conferenza internazionale di Berna (Germania, Svizzera, Italia) che portò alla stipula, fra l'Italia e la Svizzera, di una convenzione con la quale si stabilirono i reciproci impegni sia in ordine alla costruzione, che all'esercizio della ferrovia progettata.

Alla convenzione stessa aderirono il 20 giugno 1870 la Confederazione della Germania del Nord e il 28 ottobre 1871 l'impero germanico.

Il 9 dicembre 1870, il Ministro dei Lavori Pubblici, Gadda, presentò alla Camera il disegno di legge sul concorso dell'Italia nella impresa (1).

Da parte di autorevoli parlamentari furono mosse critiche al Governo per la sproporzione che si notava fra il sussidio offerto dall'Italia (45 milioni) e i 20 milioni concessi per ciascuna dalla Svizzera e dalla Germania.

Due proposte di sospensiva per un riesame della scelta del valico furono rigettate.

Posta dal Ministero la questione di Gabinetto, il disegno di legge

---

(1) La Commissione incaricata di esaminarlo fu composta dai deputati Grattoni, Podestà, Speroni, Peruzzi, Zanardelli, Mordini e Mongini, e in nome di essa riferì il 20 maggio 1871 l'on. Mordini.

fu approvato, il 15 giugno 1871 con 161 voti contro 51. Il Senato l'approvò il 28 giugno successivo e divenne la legge 3 luglio 1871, n. 311.

Costituitasi la Società della Ferrovia del Gottardo, fu tra questa e il sig. Favre stipulata, il 7 agosto 1872, la convenzione per la costruzione della galleria in otto anni dalla data di approvazione della convenzione stessa da parte del Consiglio Federale e per la somma di L. 50 milioni.

Gli studi preliminari sulla costituzione geologica del Gottardo furono compiuti da una Commissione composta dai geologi Sismonda, Stoppani e Giordano.

I lavori furono iniziati nel 1872.

Gravi ostacoli si incontrarono sia in dipendenza della durezza di gran parte delle rocce da traforare, sia in dipendenza della straordinaria quantità di acqua, specie all'imbocco di Airole (fino a 9 milioni di litri all'ora), che costringeva gli operai a lavorare calzati di alti stivali e pel rimanente quasi nudi, in un ambiente che per essere molto umido e caldo fiaccava rapidamente le loro forze.

Vogliamo qui ricordare che i lavoratori svizzeri e tedeschi non ressero a lungo alla durissima fatica, e dovettero essere sostituiti con circa 1.200 lavoratori piemontesi, lombardi, veneti e calabresi.

Ben 179 operai perdettero la vita in conseguenza di accidenti, e molto maggiore fu il numero delle vittime per malattie contratte nella Galleria, specie per l'anemia dei minatori causata dalla puntura di un insetto.

La galleria a doppio binario, ultimata ed inaugurata nel 1882, è lunga 14.984 metri.

Per i lavori di scavo furono impiegati, in cifra tonda kg. 1.200.000 di dinamite.

La spesa raggiunse i 62 milioni di franchi.

Il 2 giugno 1882, S. Maestà il Re Umberto I ricevette in particolare udienza l'inviato straordinario e Ministro plenipotenziario della Confederazione Svizzera Sig. G. R. Pioda, che, in nome della Società del Gottardo, fece omaggio al Sovrano di un album di fotografie riguardanti la ferrovia in parola. L'album era accompagnato da una lettera nella quale si mette, fra l'altro, in rilievo che la prima idea di questo valico alpino doveva ricercarsi in un trattato di commercio, stipulato fra il Re Carlo Alberto e la Repubblica del Canton Ticino, nel 1845.

Crediamo interessante riportare il brano della lettera che si ri-

ferisce a tale circostanza storica, per sottolineare, ancora una volta, le ampie vedute del Re Carlo Alberto e del Governo piemontese in materia di comunicazioni :

« Superstite alla generazione che intorno al 1848 fece sì grandi cose, ed è ormai seppellita sotto i flutti delle generazioni novelle, per debito di giustizia mi sia lecito ricorrere per un istante a quei tempi ericordare come l'idea prima esplicata appartenga al tanto illustre, quanto sfortunato Vostro Avo, deposta in un modesto documento del 7 dicembre 1845 — un trattato di commercio del Regno di Piemonte col Canton Ticino — ove, in apposito articolo, articolo che passò fedelmente in tutti i trattati posteriori, i due Stati formalmente si obbligarono a favorire il valico ferroviario alpino, e Re Carlo Alberto anche con sussidi pecuniari ».

Il traforo del Gottardo recò subito notevoli benefici all'economia del nostro paese.

Il nostro commercio di transito con la Germania, che prima dell'apertura del traforo stesso era presocchè nullo, ammontò nel 1903 a circa 338.000 tonnellate, e gli scambi con la Svizzera salirono a 248.000 tonnellate.

Il movimento del porto di Genova si accrebbe notevolmente e molto attivi divennero i rapporti commerciali fra Canton Ticino e la Lombardia (1).

\* \* \*

Il 6 maggio 1872 viene presentato alla Camera dal Ministro dei LL. PP. De Vincenzi il progetto di legge per la costruzione del tronco di Ferrovia da Udine a Pontebba (70 km.) per la valle del Fella.

Occorre, a proposito di questo tronco, ricordare gli impegni assunti dai governi italiano ed austriaco per la congiunzione diretta delle proprie linee, impegni di cui abbiamo data notizia parlando degli avvenimenti ferroviari dal 1866 al 1867.

La relazione illustrativa del progetto di legge in parola, mette in giusto rilievo i vantaggi della linea :

« Basterà il ricordare che, compiuto il tratto di 25 km. sul territorio austriaco da Pontebba a Tarvis, questa ferrovia ci aprirà la via più diretta per Vienna e per Varsavia, e ci metterà in intima comunione colle vicine ferrovie della Carinzia e della Stiria, le quali,

(1) Cfr. FERRUCCI, *Il traforo del Sempione e i passaggi alpini*, ed. Bocca, pag. 48).

come ognuno sa, abbondano di legnami da costruzione, di minerali e specialmente di ferro e di varie stratificazioni di materie combustibili ».

Aggiunge, poi, che la ferrovia in discorso rappresenta una più breve via di comunicazione fra Venezia e le città di Vienna e Praga, nonchè il più facile valico alpino, elevandosi a soli 800 metri sullivello del mare e non richiedendo alcun traforo per il passaggio delle Alpi.

Il Comitato privato della Camera prese in esame il progetto nella seduta del 24 maggio 1872.

Nella discussione che seguì il 25 giugno successivo, il deputato Breda si dichiarò contrario alla approvazione del progetto stesso, non ravvisando ragioni politiche, commerciali e finanziarie che lo raccomandassero in confronto della linea del Predil, più breve e meno costosa.

Ebbe, però, il torto di insistere troppo sulla osservazione che la linea Pontebbana avrebbe favorito molto di più i commerci di Trieste, anzichè quelli del Regno.

E fu torto che non passò inavvertito, perchè era già un segreto anelito dei cuori più generosi vedere la bandiera tricolore agitarsi al gran vento dell'Adriatico sul colle di S. Giusto.

Si espresse in senso contrario anche il deputato Gabelli (1).

Parlarono in senso favorevole gli onorevoli Pecile, Bucchia e in particolar modo, l'on. Monti Coriolano, che vedeva nella linea del Predil una linea austriaca a servizio di interessi austriaci.

Il progetto fu approvato e il Senato, a sua volta, l'approvò il 25 giugno 1872.

La convenzione, stipulata con la Banca Generale di Roma, per la costruzione e l'esercizio della Pontebbana, prevedeva la garanzia di un annuo prodotto netto di L. 20.000 per ogni chilometro di strada in esercizio, con queste particolari norme :

« Sino a L. 7.000 di prodotto lordo il Governo pagherà oltre alle lire 20.000 la metà di quanto mancasse al compimento delle L. 7.500 di prodotto lordo :

« Dalle lire 7.500 in su, l'eccedenza del prodotto sarà ripartita

(1) La Società delle ferrovie dell'Alta Italia sembrò avversa alla linea della Pontebba, immittente nella rete della Rudolfsbahn, perchè concorrente di quella di Soëmering di spettanza della Südbahn.



per il 46 per cento a favore della Società e per il 54 per cento a favore del governo — in diminuzione delle lire 20.000 dal medesimo garantite ».

La Società dell'Alta Italia, avvalendosi del diritto di prelazione previsto in precedenti convenzioni da lei stipulate col Governo, entrò in trattative con la Banca concessionaria, e subingredì alla stessa nella concessione.

La linea Udine-Pontebba, aperta all'esercizio per l'intera sua lunghezza il 25 luglio 1879, si eleva a Pontebba ad 800 metri sul livello del mare e non presenta pendenze superiori al 16 per mille, nè gallerie.

\* \*

Con Decreto Ministeriale 26 febbraio 1872 fu nominata una Commissione con l'incarico di procedere ad una inchiesta sulle condizioni delle Ferrovie Romane e di fare proposte per migliorarne l'esercizio.

I Signori Commissari si mettono senz'altro all'opera con animo deciso a fare piena luce sul marasma che tormenta la sempre traballante Società.

Si convincono subito che questa vive alla giornata e di espedienti che il più delle volte non sono neppure efficaci a provvedere ai bisogni del momento.

Deficienti le condizioni di manutenzione delle linee, e necessaria una spesa di lire 8.000.000 per migliorarle.

Deficienti il materiale rotabile, l'attrezzatura delle officine, e il numero delle rimesse, e, perciò, necessaria un'altra spesa di 7 milioni e mezzo circa di lire.

Poi ficcano gli occhi nell'esercizio.

La velocità dei treni è inadeguata alle funzioni delle linee.

Quei Signori della Società dimenticano di servire Roma che da due anni è capitale del Regno.

Poi danno un'occhiata al personale.

Un'indisciplina assolutamente riprovevole.

La Commissione, a questo riguardo, scende a particolari minuti.

« E qui la Commissione trova opportuno rammentare l'abuso, che si fa tanto dai capi-stazione che dal personale delle manovre, di gridare a squarciagola gli ordini e le lagnanze durante le evoluzioni dei convogli, tendendo tutti a comandare e pochi ad obbedire ».

E, dove i capi-stazione non sanno fare il loro dovere, che cosa debbono fare i semplici guardiani ?

La Commissione, che ha indagato anche su questo, ce lo dice schiettamente :

« Altro abuso, non ancora ripreso, ma che non dovrebbe essere tollerato, è quello invalso in alcune guardie di ricevere mancie dai passeggeri, perchè, per ottenerle, queste trascurano il proprio dovere, ed abbandonano la massa dei viaggiatori per servirne uno solo ».

Ma tutto non finisce qui.

C'è un ingiustificato viavai di persone estranee nell'interno delle stazioni.

Ci sono troppi compartimenti riservati.

Mancano regolamenti generali di esercizio.

E poi le stazioni sono insufficienti al traffico, il personale è scarso e via dicendo.

I risultati dell'inchiesta furono discussi alla Camera dei Deputati nelle tornate del 20 e 21 giugno 1872.

Il Deputato Gabelli lamentò che il Ministro (De Vincenzi) non avesse fatti conoscere più sollecitamente gli atti dell'inchiesta ; dimostrò che la Società aveva mancato a precisi impegni previsti negli atti di concessione, non provvedendo all'efficienza e alla sicurezza delle proprie linee ; espresse, infine, l'avviso che lo Stato non doveva fare ogni due anni uno sterile sacrificio di ingenti somme per sorreggere una Società destinata ad andare a rotoli.

Il Ministro De Vincenzi, pur dichiarandosi per molte cose d'accordo con l'on. Gabelli, affermò che non era opportuno il momento per decidere se si dovesse ancora sostenere la Società, o pronunciare nei suoi riguardi la decadenza dalle concessioni.

La discussione si chiuse con la votazione alla quasi unanimità, dell'ordine del giorno Samminiattelli : « La Camera udite le dichiarazioni del Ministro, passa all'ordine del giorno ».

La relazione del Consiglio di Amministrazione della Società per l'anno 1872, ha un'intonazione decisamente polemica, e vuole essere oltre che uno specchio della situazione sociale, anche una fiera risposta alle accuse che abbiamo in succinto riferite.

Fatto un diffuso cenno dell'attività sociale nel passato, la relazione viene al presente.

« Tutt'altro il presente ; niuna meraviglia che il memorabile

avvenimento politico dell'età nostra abbia essenzialmente cambiate le condizioni di tutto ciò che lo circonda.

« L'impulso di portare tutto al livello dei fatti nuovi fece per un momento dimenticare persino la topografia d'Italia, e s'immaginò che le ferrovie che conducono a Roma, ad onta degli Appennini e dei loro versanti, delle pendenze e contro-pendenze, curve e contro-curves, e di un binario solo potessero sopportare una velocità assoluta di 60, 65 o 70 chilometri all'ora.

« Il tentativo si fece e riuscì male.

« Dimenticando che il materiale mobile nostro aveva, nel periodo di pochi mesi, trasportato un esercito di spedizione, e poi una Corte, due Camere, nove Ministeri, quattro Magistrature, e tutto il resto, sembrarono i treni pochi, se ne dovettero subire di nuovi, dei quali profittarono pochissimi.

« I nuovi treni certo, durarono poco, ma molto materiale dovè frattanto mandarsi alle officine di riparazione ».

Insomma se le condizioni della Società erano gravi, la colpa era del Governo che aveva preteso l'impossibile !

L'esercizio delle strade ferrate romane nel 1872 si chiuse con un *deficit* di 3.200.000 lire e per quello del 1873 fu previsto un *deficit* di oltre dieci milioni.

L'entità dei lavori resisi necessari alle linee fu preventivata in 36.000.000 di lire.

In tali condizioni, che segnavano inesorabilmente la sorte della Società, l'Assemblea degli azionisti, in adunanza generale tenutasi il 18 settembre 1873, non vide altro scampo che quello di affidare ad una commissione di sei membri il mandato di accettare definitivamente il riscatto alle condizioni che sarebbero state proposte dal Governo.

Dopo lunghe e laboriose trattative si addivenne alla stipula della convenzione 17 novembre 1873 per il riscatto delle Ferrovie Romane.

Con la convenzione stessa, in corrispettivo del trasferimento di proprietà della rete, il Governo accordava :

a) Per ogni azione comune della Società tanta rendita consolidata 5 per cento dello Stato, quanta corrispondeva all'uno e mezzo per cento d'interesse sul capitale nominale, o, in altri termini, L. 7,50 di rendita consolidata per ogni azione ;

b) Per ciascuna delle azioni privilegiate, ossia di quelle date in cambio alla già Centrale Toscana, e di quelle così dette trenten-

narie, emesse dalla già Società Generale delle Ferrovie Romane, tanta rendita consolidata 5 per cento dello Stato, quanta corrispondeva al due per cento d'interesse sul capitale nominale, o, in altri termini, L. 10 di rendita consolidata per ciascuna azione ;

c) Per ciascuna delle azioni garantite (già Livornesi) tanta rendita consolidata 5 per cento dello Stato medesimo a quelle azioni, accresciuta del 10 % o, in altri termini, L. 23,10 di rendita consolidata per ciascuna azione.

Nelle esposizioni finanziarie fatte alla Camera dei Deputati nella tornata del 27 novembre 1873, parlando dei lavori pubblici, il Ministro Minghetti toccò anche della Convenzione per le Ferrovie Romane e con parole molto sagge :

« Chi di voi non ricorda le vicissitudini delle Ferrovie Romane ? (Voci : Ahi ! Ahi !).

« Noi abbiamo trovato proposto un progetto di riscatto. Ci è stata fatta un'offerta di riordinamento della Società. Abbiamo molto riflettuto prima di prendere un partito, perchè vedevamo bene che l'una e l'altra cosa avrebbero finito per aggravare il bilancio di una nuova spesa. Ma, signori, i fallimenti, le rovine non sono mai buoni. Se da principio possono parere meno costosi, a lungo andare lo divengono maggiormente. Noi dunque abbiamo detto : Accettiamo il riordinamento della Società, purchè sia fiancheggiato da una potente Compagnia finanziaria ; se no, rinnoviamo l'offerta del riscatto, *taliter, qualiter* era stata proposta dai nostri predecessori. Non essendosi trovata la combinazione finanziaria, la Società delle Ferrovie ha accettato il riscatto.

« Questo riscatto, che potrà dar luogo in appresso ad altre combinazioni, delle quali non sarebbe qui opportuno il parlare, grava, a nostro avviso, il bilancio del 1874 di sei nuovi milioni » (1).

Il progetto di legge per l'approvazione della convenzione di riscatto fu presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici al Parlamento nella tornata del 2 maggio 1874.

Sciolta la Camera, ripresentò la convenzione il Ministro Spaventa il 10 dicembre stesso anno.

La Commissione Parlamentare composta dei deputati Villa-Pernice, Perazzi e Speroni (relazione 14 giugno 1875) si dichiarò favo-

(1) Queste idee le ritroviamo ribadite nella Relazione Gabelli : « Nessuno desidera il fallimento pel fallimento ; ma nessuno può sostenere che il riscatto debba farsi a qualunque costo ; e il limite massimo a cui lo Stato può spingersi, deve esattamente coincidere col minimo, a cui la Società può accettarlo.

revoles al riscatto, salvo alcune modifiche da introdurre alle proposte Ministeriali.

Tali modifiche furono apportate alla convenzione con l'atto addizionale 21 novembre 1875.

La convenzione e l'atto addizionale furono dal Governo presentati alla Camera il 22 novembre 1877, ma non ebbero neppure l'onore della discussione.

Un secondo atto addizionale fu stipulato in data 26 aprile 1879 per sospendere gli effetti delle precedenti stipulazioni fino al 31 dicembre 1881, modificare la composizione del consiglio di amministrazione e riservare al Governo la nomina del Direttore Generale della Società.

Gli azionisti riunitisi in assemblea generale il 12 maggio 1879, deliberano di sottomersi a tutte le condizioni che il Parlamento, avrebbe posto per garantire gli interessi dello Stato.

Per la quarta volta il Governo sottopose il progetto di riscatto, e cioè la convenzione originaria e i due atti addizionali, al Parlamento.

Abbandonate, in sede di discussione, le modifiche relative alla composizione del consiglio di amministrazione, il progetto fu approvato e promulgato con la legge 29 gennaio 1880.

Lo Stato prese possesso delle linee il 1° gennaio 1882.

\* \* \*

*Ferrovie della Sardegna.* — Il 15 gennaio 1872 fu inaugurata la ferrovia San Gavino-Monreale-Oristano, e il giorno successivo fu aperta all'esercizio.

Il treno inaugurale fu salutato con entusiasmo dalle genti sarde. A Oristano furono pronunciati discorsi e brindisi.

Il *Monitore delle strade Ferrate* (24 gennaio 1872, n. 44) riferisce che tra i brindisi ve ne fu uno, particolarmente notato, del sig. Cave, membro della Camera dei Comuni (1) « il quale affermò che il Governo Italiano si conduceva lealmente in questo affare delle ferrovie. Egli disse che, se non fosse inglese, avrebbe voluto essere sardo, tanto egli crede nell'avvenire economico della Sardegna; annunciò che compiuta la linea di Oristano, si son già dati gli ordini per quella di Ozieri e Terranova, e promise che, ultimate queste linee, si comprometteva dell'esito di pratiche che avrebbe intavolate con Compagnie di navigazione per far comunicare tutti i giorni la Sardegna col continente ».

(1) Gli azionisti erano per la maggior parte inglesi.

Anche a distanza di tanti anni, c'è da essere veramente grati al sig. Cave dell'interessamento che egli prese alle sorti ferroviarie della Sardegna.

Solo ci può spiacere che egli — ove il buon Dio non lo avesse fatto nascere inglese — avrebbe voluto essere sardo, soltanto perchè la Sardegna era un'isola che dal punto di vista economico prometteva molto bene.

E ci piace sia perchè abbiamo della Patria un concetto meno mercantile, sia perchè sappiamo che la Sardegna va superba non tanto delle sue risorse economiche, quanto dell'avere in ogni tempo generato uomini che sanno molto bene combattere e morire per la loro terra natia.

Ma torniamo al nostro argomento.

Il 6 aprile 1872 fu aperta all'esercizio la linea Siliqua-Decimomannu; il 10 dello stesso mese la linea Porto Torres-Sassari; il 20 maggio successivo la linea Iglesias-Siliqua.

Giorni di festa, dopo tanta attesa, per l'Isola abbandonata.

Nel periodico « L'Universo Illustrato » del 2 giugno 1872 leggiamo una brillante cronaca della inaugurazione della Iglesias-Siliqua.

« Domenica, proprio domenica 19 maggio 1872 pochi minuti dopo il mezzodì, con un bel sole in cielo, e tanta allegria in terra, la vaporiera, dopo due ore di corsa trionfante, trascinandosi addietro altri 20 vagoni, si fermò davanti a Iglesias, come a dirle: Sono qua io! su, levati e rispondi al mio grido di vita e di civiltà con un possente palpito che si ripercuote nelle tue officine, nei tuoi bacini minerari (1), nelle tue scuole, nelle tue famiglie, per ogni dove insomma si agita e pensa umana creatura . . . . Sono qua! guardami, ho percorso 54 chilometri e non sono punto stanca; dammi altra acqua e altro carbone e ne percorrerò altri 50, altri cento, nè mi fermerò mai finchè i miei ordigni non siano logori, nè il macchinista s'addormenti! Ora spetta a te, industrie città, di tener proficuamente dietro alle mie corse.

(1) Officine che vivacchiavano allo stato rudimentale e bacini minerari ricchissimi che sfruttati dai francesi in superficie e poi abbandonati, dovettero attendere l'Era Fascista per essere messi in valore.

L'Iglesiente è oggi uno dei più importanti bacini carboniferi e la produzione del carbone sardo è prevista in un prossimissimo avvenire in 5 milioni annui di tonnellate: per questo anno 1940 saranno prodotti un milione e 500 mila tonnellate fra le miniere di Carbonia e di Serbariu. Massimo impulso viene anche dato alle miniere, ricche e numerose, di piombo, di dolomia, di barite a citare i minerali più importanti per l'economia autarchica nazionale.

« Queste parole pareva volesse dire la vaporiera, tutta lucida, tutta maestosa, tutta inghirlandata e imbandierata, tutta risonante sordamente d'un interno mormorio che andavasi a frammischiare col grido confuso di mille voci, le quali, con mille diverse riflessioni erompevano tutte liete dai petti dei circostanti, affollati, serrati, plaudenti lungo tutto il tratto nel quale si fermò il treno imbandierato.

« Il macchinista e il fochista, neri come calabroni, sudati, ansanti, scintillanti negli occhi e poggiati con maschia dimestichezza sul terrazzino della locomotiva, guardavano con affettuosa curiosità gli astanti, come cercando, poveri diavoli! essi pure un sorriso di compiacenza, e come se stessero per dire: « Vedete come noi altri sappiamo farla andare questa brava bestiona? ».

« In un baleno fra quella folla immensa di popolo festante si riversarono altri 500 passeggeri, comprese le Autorità di Cagliari, le quali premurosamente risposero al gentile invito del Municipio d'Iglesias. Fu come l'incontrarsi di due fiumane, di due correnti elettriche . . . . Fu un momento sublime! ».

E, dopo avere parlato del « chiasso così allegro e gaio, così a lungo durato e così composto » che si fece in quel giorno in Iglesias, osserva: « Allora capii come lo svegliarsi d'un popolo a vita novella sia un istante — e questo è ineffabile. Allora compresi il perchè delle lagrime di molte fanciulle e di molti vecchietti che s'eran là trascinati ».

Purtroppo, per nuove divergenze insorte con la Società, i lavori furono sospesi circa il 1874, non senza proteste da parte delle principali città Sarde e interrogazioni dei deputati Salaris e Umana al Ministro dei Lavori Pubblici Spaventa.

Proteste e interrogazioni che ottennero un qualche effetto, dato che il 15 agosto dello stesso anno furono aperti al traffico il tronco Sassari-Ploaghe lungo Km. 27,050 e il 6 dicembre successivo il tronco Ploaghe-Chilivani, lungo km. 19,538.

\* \* \*

Nel 1873 anche i Deputati del Veneto dovettero svolgere una energica azione presso i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici perchè, entro i limiti della giustizia distributiva, fosse provveduto alla costruzione di ferrovie nelle Province Venete che disponevano di una rete assolutamente insufficiente.

Discutendosi alla Camera il bilancio dei LL. PP. pel detto anno 1873, l'on. Minghetti, quale deputato di Legnago, parlò sull'argo-

mento osservando che dal 1866 il Regno d'Italia aveva speso 500 milioni per ferrovie, e neppure un centesimo nelle Provincie della Venezia. Rattazzi raccomandò vivamente le ferrovie Adria-Chioggia e Treviso-Belluno. A proposito di quest'ultima mise in rilievo che la Provincia di Belluno era povera e il Governo non poteva procedere con essa come con le altre Provincie.

Povera, ma, aggiungiamo subito, piena di nobile fierezza, perchè l'Austria aveva già, durante la sua dominazione, decretata la costruzione della linea Treviso-Belluno chiedendo alla Provincia soltanto il terreno. E i Bellunesi, che non volevano essere grati alla Austria di quel beneficio, avevano preferito stare senza ferrovia.

Nella seduta del 17 giugno 1873 fu approvato il progetto di legge (1) col quale il Governo fu autorizzato ad accordare per Decreto Reale all'industria privata, a Provincie e Comuni, isolatamente o riuniti in Consorzio, e per la durata non maggiore di 90 anni, concessioni per la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee :

- 1° - Legnago - Rovigo - Adria ;
- 2° - Verona - Legnago ;
- 3° - Mantova - Legnago - Monselice ;
- 4° - Vicenza - Thiene - Schio ;
- 5° - Vicenza - Treviso ;
- 6° - Padova - Cittadella - Bassano ;
- 7° - Conegliano - Vittorio ;

con facoltà al Governo di accordare ai concessionari una sovvenzione annua non maggiore di L. 1000 per ogni chilometro di ferrovia concessa e per un periodo di tempo non superiore ai 35 anni.

Le Provincie di Padova, Vicenza e Treviso si unirono in Consorzio per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie Padova - Cittadella - Bassano e Treviso - Vicenza.

Al Consorzio non volle aderire Venezia che aveva posto la condizione che a Bassano si dovesse andare direttamente da Mestre per Castelfranco, mentre Padova trovava di suo maggiore interesse andarvi per Camposampiero.

A giustificazione di Venezia dobbiamo dire che essa si prefiggeva uno scopo di carattere più vasto e di interesse nazionale, e cioè la apertura di una nuova e più diretta via di comunicazione fra il suo porto e Trento.

Il dissidio fra Padova e Venezia durò a lungo.

(1) Che diventò poi legge dello Stato il 29 giugno 1873 col n. 1473.



Il 28 febbraio 1874 il Consiglio Provinciale di Venezia in sessione straordinaria stabiliva :

« È fatta facoltà alla Commissione, all'intento di rimuovere la cagione dell'attuale deploratissimo dissidio, di proporre, o singolarmente o congiuntamente alla Provincia ed al Comune di Padova, la unione ferroviaria di questa città a Castelfranco per Camposampiero, di preliminarmente fissare i patti e gli oneri rispettivi della sua costruzione, e di agire in comune per ottenere che la Società dell'Alta Italia assuma l'armamento e l'esercizio anche di questo tronco, senza che ciò abbia da impedire o ritardare la costruzione della linea Mestre - Castelfranco - Bassano ; autorizzata frattanto la Commissione a chiedere, quando lo trovasse opportuno, al Governo, in nome della Provincia, la concessione anche del tratto Castelfranco-Camposampiero ».

Questa deliberazione, animata da spirito conciliativo, tendeva ad evitare i danni minacciati a Venezia dalla lega delle tre Provincie sorelle, dando a Padova la possibilità di congiungersi con Bassano, con minore spesa di quella offerta dal Consorzio, ma di avere anche una congiunzione direttissima con Belluno, allacciandosi, per Camposampiero e Castelfranco, con la linea Belluno-Venezia, e attirando a se un commercio diretto, molto più importante di quello che le poteva venire per la Vallata del Brenta.

La Deputazione Provinciale di Padova in data 6 luglio 1874, rispondeva negativamente, dichiarando di non potersi svincolare dalle precedenti obbligazioni strette col Governo e con le Provincie di Treviso e Vicenza.

Delle sette linee progettate per le Provincie Venete cinque furono concesse ed erano in corso di costruzione alla fine del 1875.

Per le altre due, e precisamente per la Mantova-Monselice e la Conegliano-Vittorio non ebbe luogo alcuna concessione.

La linea Vicenza - Thiene - Schio, lunga km. 29,8, fu concessa nel 1873 alla Provincia di Vicenza.

\* \* \*

Per quanto concerne la rete Calabro-Sicula, essendo stati interrotti i lavori dalla Società Vitali, Charles, Picard e C. per controversie col Governo, fu dato incarico di continuarli alla Società Ferrovie Meridionali.

Alla fine del 1872 si lavorava su 27 sezioni di complessivi 456 chilometri, alla fine del 1873 su 32 sezioni di 576 chilometri e nel 1874 sulle sezioni restanti, ossia per l'intera rete di 636 chilometri.

Dal 1870 alla fine del 1875 per i lavori eseguiti furono spesi 118 milioni di cui 61 per la rete calabrese e 57 per quella siciliana.

Alla fine dello stesso anno 1875 erano già stati aperti all'esercizio 294 chilometri, di cui 117 nel corso del 1875.

Fra le linee aperte nel periodo di tempo che ci occupa ricordiamo le seguenti :

*Nel 1871.*

Lentini-Siracusa (Km. 57,800);

Roccella Ionica-Bianconovo (Km. 36,130);

*Nel 1872.*

Monasterace-Roccella Ionica (Km. 19,930);

Maglie-Otranto (Km. 18,271);

*Nel 1874.*

Palermo (stazione centr.)-Palermo (Port. sc.) (Km. 6,803);

Lercara Bassa-Cammarata (Km. 11,810);

Comitini-Porto Empedocle (Km. 25,984);

*Nel 1875.*

Catanzaro Marina-Monasterace (Km. 46,020);

Pisticci-Metaponto (Km. 24,620);

Contursi-Romagnano (Km. 21,150);

Cammarata-Spina (Km. 7,630);

Passofonduto-Comitini (Km. 7,000);

Ferrandina-Pisticci (Km. 12,800);

Cotrone-Catanzaro M. (Km. 59,750).

\* \* \*

Alla fine del 1872 erano già stati aperti all'esercizio 222 chilometri sui 283 progettati di linee liguri e non restava da ultimare che la Sestri Levante-Genova.

Questa linea è costituita da una serie ininterrotta di opere d'arte, comprendendo 51 gallerie per una lunghezza totale di 28 chilometri, 23 ponti e viadotti, 170 acquedotti e 10 chilometri di mura di difesa.

Ogni chilometro delle linee liguri venne a costare in media ben 582.885 lire.

Nel 1874 furono aperte all'esercizio pure le linee Savona - Bra (km. 95,441), S. Giuseppe di Cairo - Acqui (km. 48,250), la sezione Gonzaga - Mantova (30 km.) della Modena - Mantova, la Pisa - Colle - Salvotti (km. 14,940), la Cremona - Mantova (60,8 km.) e la sezione Udine - Ospedaletto (28 km.) della linea Udine - Pontebba.

Dal 1873 al 1875 furono concesse le seguenti linee :

Trofarello - Chieri (Km. 8,564) al Comune di Chieri.

Alla fine del 1874 la linea era stata ultimata a cura della Società Alta Italia che ne assunse anche l'esercizio ;

Mondovì - Bastia (Km. 9,600) al Comune di Mondovì, ultimata nel novembre 1875 ;

Palazzolo - Paratico (Km. 9,648) con diramazione al Lago d'Iseo ;

Legnago - Rovigo - Adria (km. 70,500) ; Vicenza - Schio (km. 29,800) ; Verona - Legnago (km. 49,800) ; Vicenza - Treviso (58 km.) e Padova - Bassano (km. 46,600) di cui abbiamo parlato ;

Tuoro - Chiusi (km. 28,500) concessa all'Amministrazione Provinciale dell'Umbria col patto che il Governo avrebbe potuto riscattarla in qualsiasi momento verso il rimborso del costo effettivo che non avrebbe potuto superare L. 2.600.000 ;

Tramezzina - Porlezza al Sig. Clemente Maraini. Convenzione risolta nel 1878 per inadempienze del concessionario ;

Pontegalera - Fiumicino (Km. 10,376) concessa al sig. Ignazio Noccioli per 90 anni senza alcuna sovvenzione e con l'obbligo di effettuare gratuitamente il servizio postale.

Treviglio - Rovato, concessa alla Società dell'Alta Italia in sostituzione della linea Treviglio - Coccaglio.

Per il periodo in esame meritano di essere ricordate anche le seguenti convenzioni :

convenzione 5 febbraio 1873 con la quale la Società dell'Alta Italia assunse l'esercizio della linea Mantova-Cremona ;

convenzione 5 aprile 1873 con la quale la Società stessa, facendo uso del suo diritto di preferenza, divenne concessionaria della linea Udine-Pontebba ;

convenzione 10 settembre 1873 con la quale la ripetuta Società dell'Alta Italia si sostituì al Comune di Mondovì per la concessione della linea Mondovì-Savona ;

convenzione 11 giugno 1875 con la quale la provincia di Verona, concessionaria della linea da Verona a Legnago, addivenne alla subconcessione di tale linea all'Alta Italia.

Dal 1873 al 1875 furono aperti all'esercizio 973,153 chilometri di strade ferrate e precisamente 178,469, nel 1873, 484,087 nel 1874 e 310,597 nel 1875 (1).

(1) Nel totale di 974 Km. sono comprese anche le linee costruite nel territorio del regno ancora soggetto all'Austria.

## ANNO 1876

**SOMMARIO** · Inizio del periodo dei riscatti. — Trattative per il riscatto e l'esercizio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Meridionali. — Dibattiti Parlamentari. — Proroga di due anni a favore dell'esercizio da parte delle Società. — Linee ultimate e aperte all'esercizio sulla intera rete. — Situazione ferroviaria in Europa.

Siamo al periodo dei riscatti.

Le Società, per la cattiva amministrazione delle linee e per le continue inadempienze ai patti contrattuali, sono cadute in grave discredito.

Le liti si moltiplicano con un crescendo pauroso.

Con la sola Società dell'Alta Italia il Governo ha in piedi ben settandue vertenze.

La stampa s'impadronisce dello spinoso argomento.

Con vivaci articoli si batte in breccia il monopolio esercitato dalle Compagnie private le quali, più o meno larvatamente, tendono ad impadronirsi di ogni attività economica del Paese.

Si afferma che si è troppo ceduto alle esigenze di alcune Società, che troppi lucri si sono concessi gravando la mano sui contribuenti, e che, infine, i risultati conseguiti sono assolutamente sproporzionati ai sacrifici sostenuti e consigliano una diversa politica ferroviaria.

La stampa estera interviene nella polemica, dato che le Ferrovie dell'Alta Italia e Romane appartengono quasi per intiero a capitalisti francesi e tedeschi.

E l'intervento è astioso, come quello che parte, lancia in resta, contro il mulino a vento di un supposto machiavellismo italiano.

Si accusa, infatti, il nostro governo di avere a lungo premeditato il disegno di costringere le Società ad accettare mediocri condizioni di riscatto e di tendere alla realizzazione di siffatto disegno mediante difficoltà create artificialmente, e che, fra l'altro, impediscono le necessarie modificazioni di tariffe e l'adozione di economici sistemi di esercizio.

Diciamo subito che tali accuse risultarono al tutto infondate allorchè, dopo laboriose trattative, venne stipulata, tra il rappresentante austro-ungarico e il rappresentante italiano on. Sella, la Convenzione di Basilea (17 novembre 1875) per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia.

Anzi, risultarono vere a rovescio, perchè il Sella fu, come vedremo subito, di una arrendevolezza eccessiva nella determinazione delle somme da corrispondersi dallo Stato alla Società per la cessione e il trasferimento della proprietà della rete.

Il Barone Alfonso Rothschild, presidente del Comitato di Parigi, vende a caro prezzo il suo piatto di lenticchie.

Infatti, il capitale speso per la rete al 31 dicembre 1874 fu determinato nella somma di L. 752.375.618,50, escluso il valore degli approvvigionamenti dei servizi dell'esercizio e della costruzione, da valutarsi separatamente.

Per una parte di detto capitale ammontante a lire 613.252.478,64, il Governo s'impegnò a pagare alla Südbahn fino al 31 dicembre 1954 un'annualità fissa di franchi 33.160.211,12 e fino al 31 dicembre 1968 una annualità ridotta di franchi 13.321.800,40, e, al netto dell'imposta di ricchezza mobile, rispettivamente franchi 29.569.887,12 e franchi 12.774.751,12.

Il tutto in oro.

Per l'altra parte del capitale, ammontante a franchi 139.123.139,86, il Governo si impegnò a prendere a proprio carico fino alla concorrenza di fr. 20.000.000 la proporzione corrispondente del debito contratto dalla Società con la Cassa di Risparmio di Milano e per i restanti 119.123.139,86 franchi a rimettere alla Società titoli al portatore di rendita consolidata italiana 5 %.

La Sinistra non aspettò neppure l'apertura del Parlamento per manifestarsi contraria al riscatto e all'esercizio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia e Meridionali.

L'on. Ubaldino Peruzzi si separò dal Ministero dichiarando che non poteva seguirlo nel suo indirizzo economico-amministrativo, e che avrebbe combattuto con ogni sforzo l'esercizio governativo delle strade ferrate che reputava esiziale alla libertà, alla finanza ed allo svolgimento economico del Paese.

La Destra si faceva forte del pericolo che una vasta rete ferroviaria restasse in mani straniera, sia per il caso sempre possibile di un conflitto armato, sia per l'inevitabile contrasto di interessi fra nazione e nazione.

L'on. Pesaro Maurogonato a questo proposito ricordava, in un discorso ai suoi elettori, di aver dovuto, nel 1868, presentare alla Camera molti ordini del giorno per evitare i danni enormi che recavano al transito per il Veneto le tariffe allora vigenti. Ed eliminato l'effetto, restò pur sempre la causa.

Nel discorso d'apertura della 2<sup>a</sup> sessione della XII Legislatura (6 marzo 1876) il Re ritenne di dover accennare al grave problema.

« L'obbligo di adempiere un patto internazionale con un Sovrano amico maturò nel mio Governo l'idea del riscatto delle Ferrovie. L'Italia affronta con ardore un problema gravissimo, che già da tempo occupa i governi ed i Parlamenti delle Nazioni più civili. Vi sarà presentato un trattato con l'Austria-Ungheria e un progetto di legge per l'acquisto e l'esercizio delle Ferrovie principali del Regno e per provvedere i capitali necessari a compierle. Sebbene una così grande innovazione arrechi qualche aggravio al Tesoro, pure io confido che in questa sessione, per la prima volta, si potrà pareggiare l'entrata e la spesa dell'anno, senza aumentare le imposte ».

Fu questa, crediamo, l'ultima volta che il Re prode, il Padre della Patria, intervenne con l'alta Sua parola in una questione attinente alle strade ferrate.

Nella seduta del 3 maggio 1876, il Presidente del Consiglio Depretis pregò la Camera di voler ritenere urgente il progetto di legge riguardante la convenzione di Basilea.

Gli uffici della Camera si misero al lavoro con animo diffidente.

La Commissione Parlamentare espresse un severo giudizio su quella che Baccarini-Dörnig, con un garbato eufemismo, chiamarono la eccessiva buona fede del Governo.

Si rimproverava soprattutto al Sella di non aver preso per base dei negoziati il reddito, anzichè il capitale speso.

« Indagare le ragioni che possono aver fatto accogliere come criterio di prezzo della cosa da acquistarsi le somme in essa spese qualunque fossero, non sembra opera utile, giacchè così è fuori di ogni uso un simile concetto, che parrebbe incredibile, se malauguratamente non fosse una verità. Non perizia, non potenza produttiva, non l'una e l'altra armonicamente combinate per dedurre il costo del soggetto da contrattarsi; all'Italia compratrice sarà sufficiente che dalle scritture del venditore appaia spesa una somma, perchè questa divenga tosto il prezzo dell'alienazione ».

Infatti notano che « al materiale rotabile comperato sull'antica rete dello Stato italiano erasi attribuito un valore d'estimo superiore

al prezzo dalla Società effettivamente esborsato ; che al materiale mobile nel suo insieme fu dato nel 1874 un valore maggiore di ben 16 milioni in confronto al 1873 senza che vi fosse stata fatta una radicale riforma, ed anzi avendo diminuito il numero delle locomotive, delle carrozze e dei carri ; che a mano a mano che un carro o una locomotiva, richiedeva l'impiego di somme per il suo riattamento e per la sua conservazione quella spesa si sommava col suo primo valore, e così veniva offerto lo strano spettacolo di veicoli e motori che salivano di prezzo, quanto più per vetustà e per l'uso soverchio si approssimava il giorno, nel quale forza sarebbe stata di radiarli dall'elenco (1) »

Le critiche mosse alla convenzione ebbero il loro effetto.

Fu dato, infatti, incarico a Cesare Correnti di negoziare nuovi accordi a miglioramento dei patti già stipulati : ciò che portò alla stipula di un atto addizionale alla convenzione di Basilea (11 giugno 1876), col quale la Società dell'Alta Italia e Südbahn austriaca si impegnarono a mettere a disposizione del Governo italiano una somma di L. 12.000.000 e a ricevere l'annualità del riscatto, ridotta a L. 29.569.887,12, anzichè con oro a Roma con cambiali su Parigi e Londra.

Il barone Rothschild, che aveva potuto dire un giorno : « les Français aiment à être tondus : cela les raffraîchit », dovette accorgersi che il gusto degli italiani era alquanto diverso.

Detto atto addizionale, cui è consacrato l'ultimo capitolo della relazione della Commissione Parlamentare sul progetto in parola, (relatore on. Puccini), tolse ogni dubbio al Gabinetto Depretis di proporre alla Camera l'approvazione del progetto stesso.

« Una convenzione sottoscritta — scriveva il Puccini — e, ad onta di questo, anche lievemente modificata da una delle parti, mette l'altra nella situazione necessaria di non cercare appigli per sottrarsi alla sua esecuzione, che, se a ciò un senso naturale di equità consiglia i privati, immaginate quanto più doveroso sia questo per una Nazione, la quale nel rispetto di se medesima, segna altrui la misura della fede ad essa dovuta. Per coloro, cui talenta nell'utile cercare la radice del giusto, tutto è possibile tra uomini e uomini, tra nazione e nazione ; ma l'empia teoria non troverà eco nel Parlamento Nazionale, uso a trarre le sue ispirazioni da quei concetti i quali, se nel-

(1) BACCARINI - DORNIG, *op. cit.*, pagg. 140-141.

l'istante ponno essere causa di un qualche male, sono pur sempre la origine prima della prosperità e della grandezza di un popolo ».

« Uomini politici, non ci sfugga dal pensiero la parte più alta della nostra missione ; non sempre furono feconde di risultati le studiate economie, e non sempre con l'oro risparmiato si custodirono l'onore e la grandezza di una nazione ».

Parole che rispecchiano l'onestà adamantina del popolo italiano, onestà mantenuta anche quando i debiti divorarono non meno di un terzo del bilancio attivo dello Stato.

Questa constatazione ci fa ricordare, per contrapposto, un'amara riflessione di Pietro Ellero : Un tempo, diceva l'acre polemista, erano le usure toscane e lombarde che avvilluppavano l'Europa ; ma « la differenza sta in ciò che ora noi ai Rothschild e agli altri cambiatori stranieri paghiamo il debito, e allora non lo si pagava ai Bardi e agli altri cambiatori italiani, cui (se non erro) la corona d'Inghilterra deve ancora parecchi milioni di fiorini e gli interessi di sei secoli ; a pagare i quali converrebbe che il macigno della fiera isola si mutasse in oro » (1).

Nelle tornate, quasi sempre pomeridiane, dal 23 al 27 giugno, ebbe luogo la discussione del progetto, che procedette calma e ordinata.

Parlano contro il progetto, dimostrandone la gravezza, gli onorevoli Genala, Bertani e Peruzzi : quest'ultimo (2), come del resto il Genala, affermò, anche, in linea generale, l'incapacità dello Stato di far vivere e prosperare una qualsiasi industria, e deprecò l'eventualità di un esercizio governativo delle ferrovie a riscatto avvenuto, temendo fortemente l'intrusione della politica e dei criteri politici in quello che attiene all'amministrazione ed all'esercizio delle strade ferrate.

Non mancò di spezzare, infine, una lancia in difesa delle Società le quali, per vero, avevano speso circa due miliardi per la costruzione della rete italiana.

In favore del progetto parlarono Silvio Spaventa, Minghetti, Luzzatti, Correnti e Sella.

(1) PIETRO ELLERO, *Scritti politici*, Bologna 1876.

(2) Il Peruzzi, con la sua defezione dalla Destra, determinata proprio dalla questione ferroviaria, aveva provocato l'avvento al potere della Sinistra.

Nel discorso difende la sua defezione che dichiara giustificata dalle arditezze degli onorevoli Minghetti e Sella.



Il discorso di quest'ultimo fu uno splendido esempio di quella eloquenza calda e appassionata che aveva sorretto l'attività del Parlamento durante tutto il periodo rivoluzionario.

Ormai i discorsi davano nell'accademico freddo ed erudito.

Quando si levò a parlare l'on. Sella, cui, durante tutta la discussione, erano state lanciate con più o meno garbo parecchie frecciate, nella Camera si fece un religioso silenzio.

Era pur sempre l'uomo che aveva potentemente contribuito al pareggio del bilancio dello Stato, e che difendendo la sua attività politico-amministrativa, poteva dire con virile risentimento :

« Abbiamo affrontati noi, tutti i dispiaceri, ci siamo abbreviata ed amareggiata la vita. Almeno abbiate gratitudine ! ».

Egli cominciò con lo spiegare come si era formato in lui il convincimento dell'utilità dell'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato.

A questo proposito ricorda gli avvenimenti del 1870.

« Che avvenne dall'agosto al settembre del 1870 ? Io confesso che quei mesi hanno fatto in me una grande impressione. Saranno stati non molti giorni, ma nella mia vita furono anni. Mi parve di scorgere allora che vi sono dei momenti in cui le ferrovie in pochi istanti, decidono dei destini della Nazione. Mi parve che la rivendicazione di Roma eccitasse contro l'Italia delle vendette pericolose, sollevando contro di noi i partiti clericali e retrogradi, oserei dire, di tutto il mondo. Ondeché mi sembrò doversi guardare la questione ferroviaria essenzialmente sotto il punto di vista politico, doversi essenzialmente prevedere i pericoli prima del giorno in cui non ci si potesse più ovviare ».

E il servizio ferroviario affidato quasi intieramente a stranieri è pericolo estremamente grave.

« Non crediate, o signori, che io osteggi il capitale straniero, intendiamoci bene, anzi ben venuto sia il capitale straniero ; credo che bisogna usare tutti i riguardi al capitale straniero, che bisogna accoglierlo molto bene, ma ad un patto ed è che il dominio di casa nostra sia in noi. Io ammetto che gli stranieri prendano del consolidato, lo comperino, ma non vorrei che prendessero parte al Governo dello Stato. Queste erano le considerazioni che mi preoccupavano sotto il punto di vista politico ».

Vi erano poi altre considerazioni non meno degne di rilievo.

L'andamento non soddisfacente delle ferrovie. Era ammissibile, in un periodo di strettezze economiche per il paese, concedere in con-

tinuazione, quasi senza respiro, sussidi alle Società per mantenerle in piedi ?

« Laonde, signori, io diceva fra me e me : Come ? Col mio amico Peruzzi stiamo applicando il macinato, col mio amico Giacomelli l'esazione delle imposte non facendo grazia nè di un centesimo, nè di un'ora ai contribuenti, e potremo così venire davanti al Parlamento a proporre nuovi aggravi alla finanza pubblica, con tutto quel che segue, per migliorare le condizioni delle Società ferroviarie ? Io, signori, lo confesso, per la timidità del mio carattere (Oh ! Oh ! — *Risa a Sinistra*) non ho avuto il coraggio di venirvi a fare proposte di questa natura, perchè mi pare che mi avreste dovuto gettare in faccia il vostro voto contrario, dicendomi che non ci vogliono due pesi e due misure ».

C'era altresì un'industria italiana da difendere, dipendendo dal suo sviluppo il miglioramento economico del Paese.

« Ora potrei raccontarvi tanti fatti, ma ve ne cito uno solo.

« A Basilea, nei giorni piovosi, durante i quali non potevamo uscire dalla locanda (poichè avevamo anche questo diletto in quei giorni in cui aspettavamo le risposte dei telegrammi dall'onorevole Minghetti e dall'onorevole Spaventa), si andava discutendo della situazione delle strade ferrate, della impressione sulle popolazioni, eccetera, ed io qualche volta dicevo : ma perchè non vi valete di più della produzione nazionale ? Perchè fate venire i vagoni dall'estero ? Milano ebbe sempre il vanto di perfetta costruzione delle carrozze, ed alle varie esposizioni, cominciando da quella del 1871, fece sempre bellissima figura. Ora in Milano ci sono importanti opifici di carrozzeria e vagoni, per esempio quello di Grondona. Perchè non valervene ? Abbiamo fatto tutto il possibile, rispose alla domanda il mio interlocutore, abbiamo cercato di fare le provviste in Italia, ma non ci fu modo di servirci dei vagoni fatti in Italia. Gli avevano fatto credere che i nostri vagoni erano inservibili, ed in buona fede egli credeva che così stessero le cose.

« Dei casi di questo genere, signori, ne sono avvenuti parecchi, tanto che credo che coloro i quali un poco intendono queste cose dovranno convenire con me che il modo degli approvvigionamenti delle Società ferroviarie non è stato senza influenza sulla (se non volete che dica lentezza) sulla non grande rapidità dell'industria nazionale ».

La conclusione, quindi, non poteva essere che una, e nettissima : eliminare le Società straniere.

Di tali Società esamina particolarmente la situazione.

Venendo a parlare delle Ferrovie dell'Alta Italia, dice : « Qui era il massimo pericolo politico ed economico ; politico, perchè è nella valle del Po che si decidono i destini dell'Italia ; economico, perchè è là essenzialmente dove si possono deviare i commerci ; e ciò dico senza intenzione di menomare in verun modo l'importanza delle altre parti dell'Italia ».

Ma, oltre alla salvaguardia degli interessi politici ed economici, c'è anche una salvaguardia dell'erario, resa necessaria dal modo di procedere della Società, della quale, almeno in passato, non era possibile verificare i conti.

Al riguardo narra che, mentre era ministro delle Finanze, messo al corrente del fatto che le garanzie venivano pagate su conti provvisori, fu costretto a far sospendere la spedizione dei mandati per garanzie a favore della Società.

« Giunta la scadenza dei pagamenti delle garanzie, venne mezzo mondo a reclamare. Datemi le contabilità riscontrate, e si paga subito. Ma sapete cosa mi si venne a dire ? che le carte di un triennio erano state mandate alla pesta, cioè che se ne era già fatta pasta per nuova carta, e si trattava di anni, la cui contabilità non era aggiustata. Vorrei che coloro, i quali sono stati tanto entusiasti dalle Società Ferroviarie, si trovassero in frangenti di questa natura ! (commenti) ».

Passa quindi a considerare l'impegno che vi è con l'Austria di separare la rete italiana da quella austriaca.

E poichè quest'ultima gode di una situazione economica più florida in confronto della prima, si deve, per dignità, evitare che si dica o pensi che l'Italia voglia farsi mantenere dall'Austria.

Viene poi ad un particolareggiato esame della convenzione di Basilea e dimostra erronei alcuni calcoli degli avversari della convenzione stessa, che giudica favorevole allo Stato, specie dopo « la politura dell'amico Correnti ».

Affronta, infine, la questione dell'esercizio governativo combattendo le obiezioni in contrario degli avversari, specie per quanto ha tratto ai pericoli di un soverchio accentramento e di una influenza elettorale delle ferrovie.

Chiude il suo discorso con patriottiche parole rivolte ai suoi amici di Destra che non debbono rammaricarsi di avere perduto il potere avendo salvato l'onore della bandiera del partito liberale cavouriano

che anche gli avversari hanno dovuto accettare e far propria in gran parte.

Messa fuori di questione la necessità del riscatto, la battaglia si era quasi interamente concentrata sull'articolo 4 della Convenzione, cioè sull'esercizio delle ferrovie che mentre la Destra voleva fosse assunto dallo Stato, la Sinistra, col Ministero, voleva restasse affidato all'industria privata.

La vittoria rimase alla Sinistra.

Chiusa, infatti, la discussione generale, il progetto di legge, che prevedeva l'esercizio provvisorio per due anni a favore delle Società, fu approvato con 344 voti favorevoli e 35 contrari.

Il Senato l'approvò a sua volta il 29 giugno 1876, e divenne la legge 29 giugno 1876, n. 3181.

\* \* \*

Nello stesso anno 1876 furono votati 35 milioni per l'ultimazione dei lavori della rete calabro-sicula.

Furono ultimati e aperti all'esercizio :

il tronco Gemona - Ospedaletto della ferrovia Udine-Pontebba ;

l'intera linea da Vicenza a Schio (Km. 31,143) dovuta all'iniziativa e alle sole forze della Provincia di Vicenza che aveva costituito per la sua costruzione un Comitato presieduto dal Senatore Lampertico (1) ;

due sezioni, di complessivi 54 chilometri, della linea Legnago - Rovigo ;

il tronco Chiasso - Como S. Giovanni sulla linea internazionale del Gottardo (Km. 4,578) ;

la linea Paratico Sarnico - Palazzolo sull'Oglio (Km. 9,684), con diramazione al lago d'Iseo (2) ;

il tronco Ciriè - Lanzo, a sezione ridotta (Km. 10,883) che fu armato dalla Brigata ferrovieri (3) ;

il tronco Pirato - Villarosa - S. Caterina Xirbi (Km. 37,293) ;

il tronco Caltanissetta - Canicatti (Km. 28,871) ;

(1) Questa linea fu inaugurata, con l'intervento del Principe Umberto, il 29 agosto 1876.

(2) L'esercizio di questa linea venne affidato alla Società dell'Alta Italia.

(3) La brigata stessa aveva armato nel 1874 la linea Trofarello - Chieri e, nel 1875, la linea Carrù - Mondovì.

il tronco Sibari - Spezzano Albanese (Km. 15,410) ;  
il tronco Spina - Passofonduto (Km. 15,000) ;  
e nei territori ancora soggetti all'Austria :  
il tronco Divaccia S. Canziano - Pola (Km. 122,058) ;  
il tronco Canfanaro - Rovigo (Km. 20,851).  
In complesso 372 Km. di strade ferrate.

\* \* \*

Nello stesso anno furono concesse :

la linea Milano - Saronno, senza sovvenzione governativa, al Signor Alberto Vaucamps e soci per 90 anni, con privilegio, per la durata di 10 anni, di prolungarla fino al confine svizzero passando per Appiano e Ronago (legge 21 maggio 1876, n. 3140) ;

le linee Parma - Brescia e Brescia - Iseo alla Banca Popolare di Alessandria con un sussidio governativo di L. 1.000 a Km. per la durata di 35 anni e sussidi integrativi delle Province di Brescia e Cremona (legge 9 luglio 1876, n. 3231).

## Situazione ferroviaria di alcuni Stati di Europa al 1876

DESIGNAZIONE	Lunghezza delle linee in chilometri	TOTALE
<b>GERMANIA</b>		
Ferrovie dello Stato . . . . .	14.038	28.877
» private esercitate dallo Stato . . . . .	3.074	
» » » da Compagnie . . . . .	11.765	
<b>AUSTRIA-UNGHERIA</b>		
Ferrovie dello Stato . . . . .	1.626	17.315
» private esercitate dallo Stato . . . . .	59	
» » » da Compagnie . . . . .	15.630	
<b>ITALIA</b>		
Ferrovie dello Stato, esercitate dalla Compagnia dell'Alta Italia . . . . .	2.390	7.780
» di cui lo Stato è proprietario . . . . .	413	
» private esercitate dalla Compagnia del- l'Alta Italia . . . . .	536	
» Romane . . . . .	1.628	
» Meridionali . . . . .	1.454	
» dello Stato (Calabro-Sicule) . . . . .	1.085	
» private . . . . .	274	
<b>BELGIO</b>		
Ferrovie dello Stato . . . . .	1.140	3.142
» private . . . . .	2.002	
<b>DANIMARCA</b>		
Ferrovie dello Stato . . . . .	813	1.247
» private . . . . .	434	
<b>FRANCIA</b>		
Ferrovie d'interesse generale . . . . .	20.286	22.048
» » locale . . . . .	1.762	
<b>NORVEGIA</b>		
Ferrovie dello Stato . . . . .	512	580
» private . . . . .	68	
<b>SVEZIA</b>		
Ferrovie dello Stato . . . . .	1.592	3.750
» private esercitate da Compagnie . . . . .	2.158	
<b>SVIZZERA</b>		
Ferrovie private, esercitate da Compagnie . . . . .	2.184	2.184



## PERIODO DAL 1877 AL 1880

**SOMMARIO:** Indirizzi politici-ferroviari dei Ministeri Zanardelli-Depretis e Cairoli. — Progetto Baccarini per nuove costruzioni di 3.694 chilometri: distinzione delle ferrovie in 5 categorie. — Discorso del relatore Grimaldi durato due giorni. — Modifiche al progetto che diventò poi legge dello Stato il 29 luglio 1879 col n. 5002. — Primo tentativo di una razionale classificazione delle ferrovie da costruire in 4 categorie anziché in 5. — Ferrovie costruite per conto dello Stato e ferrovie costruite in regime di concessione nel quadriennio. — Convenzioni più importanti stipulate nel quadriennio.

Mentre la Germania, dopo il 1870, aumenta in media di 1500 chilometri all'anno la propria rete e la Francia — la quale sotto l'impero aveva già raggiunto una media annuale di 800 chilometri di nuove linee — tende, con opportuni provvedimenti legislativi, a pareggiare la Germania, l'Italia deve contentarsi di progredire in misura di gran lunga più modesta.

Nel 1873 — anno di maggiore flessione — si toccano appena i 128 chilometri di nuove linee costruite.

Al principio del 1878 il nostro paese ha uno sviluppo ferroviario di 28 metri per chilometro quadrato di territorio, e di chilometri 297 per milione di abitanti.

Sono ancora prive di ferrovie tre Provincie e, precisamente, Belluno, Trapani e Sondrio.

Il sistema ferroviario presenta varie lacune e, in particolare, una notevole discontinuità lungo il versante tirrenico, nelle Provincie di Salerno, di Potenza e delle tre Calabrie.

Si avverte la mancanza di linee che soddisfino alle esigenze di carattere militare e, soprattutto, di una linea interna (dorsale) che, nell'eventualità di una guerra, agevoli l'offesa e la difesa, dato che le linee litorali sono esposte alle azioni del nemico che può interrompere le comunicazioni delle varie parti della Penisola fra loro e con la Capitale (1).

(1) Un acceso discorso sulla necessità di costruire alcune ferrovie d'importanza militare pronunciò il deputato Marselli nella seduta del 29 gennaio 1877. In caso di mobilitazione, osservava il Marselli, ci sarebbe voluto un mese ed anche più per



L'edificio ferroviario faticosamente elaborato nel 1865 è quasi per intero crollato.

Le Società delle Ferrovie Calabro-Sicule e dell'Alta Italia, possono dirsi tramontate. In via di riscatto sono le ferrovie Romane, e la Società delle Meridionali non è in grado di assumere il peso delle costruzioni nella zona in cui svolge la sua attività.

La Società delle Strade Ferrate Sarde non provvede, come dovrebbe, alla costruzione dei 200 chilometri di linee che occorrono a congiungere i tronchi già in esercizio nell'isola, e ciò provoca non solo le dimissioni del Consiglio Provinciale di Cagliari, ma costringe gli onorevoli Salaris e Umana a battere continuamente in breccia, con le loro interpellanze, l'inerzia del Governo.

I criteri più disparati informano le concessioni in vigore e, nei riguardi di queste, l'opinione pubblica è disorientata.

L'Ing. Loria, criticando appunto in un suo pregevole saggio (1), la grande confusione che regna in così delicata materia, enumera cinque diverse classi di contratti in vigore e precisamente :

1° - contratti in cui è riservata alla Società esercente una quota percentuale del prodotto lordo ;

2° - contratti in cui, stabilito il numero dei treni da farsi dalla Società esercente, è ad essa assegnata una somma annua fissa per tutte le spese di manutenzione e di esercizio ;

3° - contratti in cui alla Società esercente è assicurato il rimborso di tutte le spese che deve sostenere, ed è assegnato un premio di una quota percentuale o del prodotto lordo o del prodotto netto dell'esercizio ;

4° - contratti in cui alla Società esercente vengono pagati tutti i singoli servizi e tutti i singoli trasporti che presta, secondo una tariffa prestabilita ;

5° - contratti in cui la Società esercente garantisce al proprietario della linea un determinato prodotto netto, assumendo a suo carico tutte le spese, ed in cui è stabilito un determinato riparto fra gli interessati dell'eventuale prodotto netto in più che fosse per verificarsi.

E tale classificazione non può considerarsi completa.

Quanto abbiamo fin qui detto fa comprendere come ogni giorno più imperiosa si facesse la necessità di costruire nuove linee a sus-

trasportare i due corpi di armata di Roma e di Firenze nella Valle del Po, e, per difetto di linee nella Valtellina, un periodo di tempo presso a poco uguale per trasportare tre corpi d'armata da Padova a Udine.

(1) *Monitore S. F.*, anno 1877, n. 4.

sidio della economia del Paese e di indagare diligentemente se i criteri seguiti nelle concessioni rispondessero all'interesse dello Stato ovvero fossero da modificare.

In sede di discussione del bilancio definitivo dei Lavori Pubblici per il 1877 davanti alla Camera dei Deputati, il Ministro Zanardelli deve rispondere a varie interpellanze mossegli intorno alla ferrovie e, più specialmente, sulle linee di congiunzione della parte orientale con la parte occidentale della rete sicula, sulle ferrovie Ivrea - Aosta ed Eboli - Reggio, sulle ferrovie interessanti il Veneto e l'Emilia e, infine, sulle linee Roma - Viterbo e Roma - Avezzano.

Il Ministro si dichiara favorevole alla costruzione di quasi tutte le linee reclamate, e precisa i criteri ai quali intende informare la sua azione. In particolare egli terrà conto della maggiore o minore deficienza di linee in una determinata plaga del territorio dello Stato, dell'importanza intrinseca delle linee (economica, politica, militare), dell'entità del concorso delle Province e dei Comuni e, infine, degli impegni già assunti per legge. In ogni caso procederà con grande cautela nell'assumere nuovi impegni a carico dello Stato, nella tema che si riapra la voragine del *deficit* che è costato tanta pena colmare.

Insomma egli sta per una molta sobria legiferazione in questo come in qualsiasi altro ramo di lavori pubblici e lo dice con parole che se sono lontane dal tono drammatico di quelle del Sella non mancano tuttavia di fermezza :

« Io dico francamente che quando mi occorre di sfogliare la nostra Raccolta di leggi, e vi leggo i 6000 e più numeri di prima serie, e i 4000 di seconda serie, mi vengono al pensiero queste parole, che un buon curato di campagna, per mettere freno al suo bacchico zelo, aveva scritto, come memento, sulla porta della sua cantina : *Pastor, ne noceant, bibe pauca sed optima vina* ».

Il discorso del Zanardelli si presta a più di una critica.

Manca anzitutto una visione organica del problema ferroviario : quella visione organica che avrebbe potuto far comprendere all'illustre e prudente statista come in particolari contingenze sia miglior partito bere a dismisura che affogare.

Replicatamente era stata affermata e dimostrata nella Camera e nella pubblica stampa, la necessità di un piano regolatore e di una netta classificazione delle ferrovie stabilendosi quali dovessero far carico interamente allo Stato e quali da sovvenzionare in base a regolari piani finanziari di costruzione e di esercizio.

Il sistema, poi, di far contribuire largamente le Province e i

Comuni nelle spese per le costruzioni di ferrovie era quanto mai pericoloso perchè, in molti casi questi Enti minori, per la loro limitata potenzialità finanziaria, ne risentivano ben presto un grave danno e venivano a trovarsi nella impossibilità di svolgere i compiti ad essi spettanti.

Rileviamo infatti che, mentre le finanze dello Stato — anche per questo spostamento di aggravi — erano venute migliorando di anno in anno, le finanze locali avevano seguito il cammino inverso. Il male, anzi, cominciava a prendere proporzioni allarmanti e già non pochi Comuni e Provincie, non avendo modo di uscire dalle difficoltà in cui si trovavano irretiti, invocavano a gran voce l'aiuto dello Stato (1).

Consultando le statistiche dell'epoca rileviamo che al 31 dicembre 1877 il numero dei Comuni indebitati ascendeva a ben 3510 con un *deficit* complessivo di L. 701.263.144, e che il debito delle Provincie si aggirava intorno ai 90 milioni. E ciò quantunque Comuni e Provincie si fossero procurati redditi straordinari alienando una cospicua parte del loro Asse patrimoniale.

Non vogliamo, tuttavia, disconoscere che l'apporto finanziario degli Enti in parola non abbia avuto una benefica e spesso decisiva influenza sulla costruzione di alcune ferrovie. Ad esempio di quelle consorziali Padova - Bassano e Vicenza - Treviso che furono inaugurate l'8 ottobre 1877 e per le quali il Presidente del Consiglio Depretis potè pronunciare il seguente discorso :

« Signori, se l'esempio dato dalle tre Provincie Venete (Vicenza, Padova e Treviso), che hanno compito colla propria iniziativa e colle solo loro forze la bell'opera che oggi abbiamo percorsa, fosse imitato da molte provincie d'Italia ; se questa epidemia del bene potesse rapidamente propagarsi, come suol fare l'epidemia del male ; se quest'esempio dell'iniziativa cittadina, in cui la prima parte non è dovuta al Governo, mentre al Governo spetterà invece grandissima parte dei frutti, trovasse imitatori, oh ! allora l'essere Ministri delle Finanze non sarebbe opera tanto difficile e ingrata ».

Il Depretis, assunto anche l'*interim* del Ministero dei Lavori Pubblici, tentò risolvere il problema delle costruzioni e dell'esercizio

(1) Lo Stato intervenne, infatti, a favore di vari Comuni, come ad esempio nel 1879 a favore di Firenze e nel 1880 a favore di Napoli.

delle ferrovie con vedute più larghe di quelle dell'on. Zanardelli.

Presentò il 22 novembre 1877 un vasto ed importante progetto per la costruzione di nuove linee per uno sviluppo complessivo di 3.213 chilometri, il costo delle quali, preventivato in circa 826 milioni di lire, avrebbe dovuto gravare per 641 milioni sul bilancio dello Stato e per 185 milioni su quelli delle Province e dei Comuni interessati.

Il progetto prevede, inoltre, il riscatto delle Romane e delle Meridionali, nonchè la ripartizione delle linee continentali in due grandi reti, separate dagli Appennini e appoggiate ai versanti del Tirreno e dell'Adriatico, da concedersi a due distinte Società, pari di grado, di fortuna e d'importanza.

La ripartizione longitudinale segue le naturali e reciproche correnti di traffico fra il settentrione e il mezzogiorno d'Italia, e mira non solo ad assicurare a ciascuna Società una congrua parte di commercio internazionale e di transito e di commercio locale, ma anche ad eliminare le concorrenze dannose, e a rendere possibili, e più comodi, i lunghi viaggi con i treni della stessa Compagnia.

Alla rete Mediterranea vengono assegnati 3.680 chilometri con tre passi alpini (quelli di Nizza, del Cenisio e del Gottardo) e tre valichi appenninici (quelli di Savona, di Genova e di Potenza); alla rete Adriatica 3.727 chilometri, pure con tre passi alpini (quelli del Brennero, della Pontebba e del Carso) e tre valichi appenninici (quelli di Bologna, di Ancona e di Foggia).

Ma anche un'altra considerazione viene messa in rilievo nella relazione che precede il progetto di legge:

« Nelle divisioni delle preesistenti Società c'era pur sempre qual cosa delle vecchie regioni: se non fosse altro, c'era un'Italia, un'Italia di mezzo ed una del mezzodì. Ora nulla di tutto ciò. Le ferrovie, senza cui forse l'unità spirituale dell'Italia avrebbe durato maggior fatica a vincere le ragioni della geografia, cancellerà fino all'ultimo le vestigia di ogni antagonismo ».

E, aggiunge, con una immagine tutt'altro che bella: « Le due Imprese Ferroviarie, allungate dall'una all'altra estremità, saranno travi inflessibili a rinsaldare l'unità della Patria ».

Ciascuna compagnia deve costituire un capitale azionario di 80 milioni, con facoltà di emettere obbligazioni per altri 40 milioni.

La durata della concessione dell'esercizio viene fissata in anni 60, prorogabili di 20 in 20 anni.

Viene stabilita in 200 milioni di lire la somma che le Compagnie

debbono anticipare al Governo (1), e questo s'impegna a corrispondere sulla somma stessa l'interesse del 6 %.

Il compenso da corrispondersi allo Stato viene coadeguato alla spesa necessaria per creare un dato prodotto con una data tariffa : in altri termini mentre si assicura all'impresa la copertura delle spese di esercizio, si riserva allo Stato, sotto forma di canone, il prodotto netto residuo, salvo a dividere con la Società i futuri aumenti di prodotto.

Il progetto per quanto concerne la costruzione di nuove linee, ripartisce queste in quattro gruppi dei quali i primi due comprendono le linee di interesse generale o aventi carattere di ferrovie principali, gli altri due le ferrovie secondarie.

Per le linee del primo gruppo è prevista la costruzione a spese dello Stato, per le linee degli altri gruppi l'erogazione di contributi.

La politica del Governo in materia di ferrovie in generale, e nei riguardi del progetto presentato in ispecie, rimase molto incerta, cosicchè un giornalista che pizzicava certamente di letteratura poté, con maligna arguzia, definirla con i versi di Dante :

*Oscura, profond'era e nebulosa  
Tanto che per ficcar lo viso al fondo  
I' non vi discerneva alcuna cosa.*

La sessione parlamentare volgendo al termine, il progetto di legge non venne neppure esaminato dagli uffici della Camera.

Caduto il Ministro Depretis e assunto il potere dal Cairoli, viene preposto al Dicastero dei Lavori Pubblici il Baccarini, già Direttore Generale delle opere idrauliche.

L'indirizzo della politica di Cairoli riguardo alla questione ferroviaria è soprattutto di chiarificazione, e tende a tre precisi obiettivi :

separare le convenzioni per l'esercizio dal progetto delle nuove costruzioni ;

nominare una Commissione d'inchiesta parlamentare che accerti, attraverso un'investigazione ampia e leale, lo stato delle strade ferrate e i criteri prevalenti nella pubblica opinione intorno al loro migliore e definitivo assetto ;

(1) Si erano calcolati 170 milioni per il materiale e 30 per gli approvvigionamenti.

provvedere, senza indugio, di ferrovie le Provincie che ne sono ancora prive.

Il 18 maggio 1878 i Ministri dei Lavori Pubblici Baccarini e delle Finanze Seismit-Doda presentano il progetto di legge per la nomina della Commissione d'inchiesta e per l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, nonchè il progetto per la costruzione di 3.694 chilometri di nuove linee a complemento della rete ferroviaria del Regno per un importo complessivo di 831 milioni, di cui 651 a carico dello Stato e 180 a carico dei Comuni e delle Provincie interessate.

Al primo dei detti progetti va annesso quello delle convenzioni ferroviarie già presentate dall'onorevole Depretis e al secondo una convenzione addizionale per la Ferrovia del Gottardo.

Per non tediare il lettore, ci limiteremo all'esame del solo progetto concernente le nuove costruzioni, come quello che interessa più da vicino la storia delle nostre ferrovie.

I principî generali cui si informa tale progetto, e che non divergono molto da quelli già seguiti dall'on. Depretis, sono così enunciati nella relazione dell'on. Morana sul progetto stesso :

« Il progetto di legge presentato dal Ministro, prende le mosse dal concetto che lo Stato costruisca direttamente le linee di interesse internazionale e le nazionali di primo e di secondo ordine, semprechè per queste ultime i Comuni e le Provincie abbiano preso formale impegno del pagamento del decimo o del quinto del prezzo di costruzione, rata dalla legge messa a loro carico a titolo di quota di concorso.

« Ciò stante, l'obbligo e la facoltà delle costruzioni concesse allo Stato si limita *in modo assoluto* alle linee di prima categoria, ed *in modo relativo* alle linee di seconda e terza categoria. Per le altre linee, cioè per quelle della quarta e della quinta, i termini sono invertiti : l'ente interessato diventa l'intraprenditore e lo Stato non assume altro obbligo all'infuori del concorso promesso ».

Delle singole categorie di linee, cui si accenna nel brano riportato, è d'uopo dare una più chiara e particolareggiata notizia.

La prima categoria comprende le linee da costruire per conto e a spese dello Stato (salvo i sussidi già votati dai corpi morali) e precisamente :

1. Novara al confine svizzero presso Pino,
2. Roma alla linea Sulmona-Aquila,

3. Roccapalumba al tronco Santa Caterina-Caltanissetta,
4. Canicattì-Caldare,

di uno sviluppo complessivo di 337 chilometri che richiede una spesa di L. 114.400.000.

In questa categoria sono comprese linee che lo Stato ha l'obbligo di costruire in forza di leggi anteriori, e linee che presentano interesse spiccatamente nazionale.

La seconda categoria comprende 5 linee, di interesse nazionale o regionale, che hanno uno sviluppo complessivo di 721 chilometri e richiedono una spesa di L. 286.600.000 da dividere fra lo Stato (9/10) e le Provincie interessate (1/10).

Tali linee sono :

1. Parma-Spezia (con diramazione Sarzana),
2. Firenze-Faenza,
3. Campobasso-Benevento,
4. Codola-Nocera,
5. Reggio Calabria alla linea Salerno-Eboli (versante Tirreno).

La terza categoria comprende 6 linee del complessivo sviluppo di 574 chilometri che richiedono una spesa di 127.030.000 di lire e sono :

1. Aosta-Ivrea,
2. Sondrio-Colico-Chiavenna,
3. Belluno al tronco Treviso-Conegliano,
4. Narni-Rieti-Aquila,
5. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca,
6. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini.

Il Governo, però, non intraprenderà la costruzione di tali linee, se non quando le Provincie si siano regolarmente impegnate al pagamento delle loro rispettive quote di contributo (1).

La quarta categoria comprende le seguenti 25 linee, di interesse regionale e interprovinciali :

1. Linea d'accesso al Sempione (fino a Domodossola),
2. Novara-Varallo,
3. Torino-Casale,
4. Cuneo-Mondovì,
5. Vercelli-Mortara-Cava e Bressana-Broni,

(1) I 2-10 della spesa.

6. Parma-Brescia-Iseo,
7. Mantova-Legnago,
8. Apria-Chioggia,
9. Bologna-Verona,
10. Ferrara-Ravenna-Rimini (con diramazione da Lavezzola a Lugo),
11. Piombino-Cornia,
12. Viterbo al tronco Bassano-Borghetto,
13. Macerata-Civitanova,
14. Ascoli-San Benedetto,
15. Teramo-Giulianova,
16. Campobasso-Termoli,
17. Foggia-Lucera,
18. Foggia-Manfredonia,
19. Candela-Fiumara d'Atella,
20. Salerno-San Severino,
21. Avellino-Benevento,
22. Taranto-Brindisi,
23. Zollino-Gallipoli,
24. Valsavoia-Caltagirone,
25. Siracusa-Licata.

Il concorso dello Stato per la costruzione delle linee di questa quarta categoria che richiede una spesa di L. 218.294.000, è fissato in 6/10 della spesa fino al costo chilometrico di L. 100.000; in 7/10 per la parte di spesa oltre le L. 100.000 e fino a 200.000, e in 8/10 per ogni eccedenza sulle L. 200.000 al chilometro.

Nella quinta categoria sono comprese 67 linee, d'interesse provinciale o semplicemente locale, il cui sviluppo complessivo è di chilometri 2.587. Lo Stato per tali linee si impegna a corrispondere i 4/10 sulle prime 80.000 lire di costo chilometrico, i 5/10 da 80.000 a 150.000 lire, i 6/10 sull'eccedenza.

Questa categoria comprende anche 10 linee a sezione ridotta dello sviluppo complessivo di 331 chilometri richiedenti una spesa di circa 25 milioni di lire.

Lo Stato concede un sussidio chilometrico di lire 500 per 35 anni per quelle di tali linee che vengono stabilite su strade ordinarie, e un sussidio non superiore a L. 500 per 35 anni per quelle linee che non si riallacciano alla rete generale, anche se non costruite su strade ordinarie.

Il progetto di legge, però, per la quinta categoria limita la facoltà del Governo alla concessione di soli 700 chilometri, supponendosi ragionevolmente che le domande di concessione di linee di que-



sta categoria non avrebbero superato, nel corso di dieci anni, detto quantitativo di chilometri, atteso l'onere non lieve posto a carico delle Provincie e dei Comuni.

Per questi 700 chilometri di linee la spesa prevista è di lire 85.000.000.

Riproduciamo dall'opera, più volte citata, del Sachs (pag. 1008) il seguente specchio riassuntivo sulle cinque categorie del progetto in esame :

Categoria	Lunghezza in Km.	Spesa prevista	Costo chilometrico approssimativo	Spesa a carico dello Stato	Spesa a carico delle provincie e dei comuni
1	337	114.400.000	339.000	114.400.000	—
2	721	286.600.000	393.000	257.940.000	28.660.000
3	574	127.030.000	221.000	101.624.000	25.406.000
4	1.362	218.294.000	160.000	140.831.000	77.462.000
5	700	85.000.000	120.000	36.400.000	48.600.000
	3.694	831.324.000	225.000	651.195.000	180.128.000

Con l'apporto di 3.694 chilometri di nuove linee la rete italiana avrebbe raggiunto lo sviluppo di circa 12.400 chilometri corrispondenti a 42 metri di strada ferrata per chilometro quadrato di superficie.

Per l'esecuzione del progetto il Ministro propone che siano emessi titoli speciali per 750 milioni (1), ammortizzabili in 75 anni all'interesse del 5 %, e da realizzarsi, entro 15 anni, periodo necessario per ultimare le costruzioni.

Nessuna disposizione contiene il progetto circa il sistema di esercizio da adottare, dato che sulla spinosa questione avrebbe dovuto pronunciarsi la commissione d'inchiesta (2).

(1) A tanto veniva valutata la spesa totale dello Stato, includendo, però, in essa sia l'aumento di 50 milioni del sussidio accordato per il Gottardo, sia i 49 milioni destinati all'acquisto di materiale mobile.

(2) La commissione si pronunciò a favore dell'esercizio privato il 31 marzo 1881 come vedremo in seguito.

\* \* \*

Prima di dare notizia delle vicende del progetto in parola, crediamo utile qualche cenno illustrativo sulle più importanti linee progettate.

La Novara - Confine Svizzero, obbligatoria per la convenzione del 15 ottobre 1869, tendeva ad allacciare la rete italiana, e specialmente il porto di Genova, con la ferrovia Svizzera del San Gottardo da Pino ad Immensee.

La Roma - Sulmona era destinata ad avvicinare gli Abruzzi, la Capitanata e le Puglie a Roma abbreviando il tragitto da Pescara a Roma di 195 chilometri e di 40 quello da Foggia a Roma.

Il tronco Caldare-Canicattì doveva agevolare le comunicazioni fra le provincie di Catania, Caltanissetta e Girgenti nonchè porre in diretta comunicazione con i porti, le miniere di zolfo dell'isola.

La Spezia - Parma, anteposta non senza molte proteste alla linea rivale Lucca - Reggio, era volta ad aprire un nuovo valico nell'Appennino a distanza quasi uguale dai passi dei Giovi e di Pracchia, allacciando il nostro più importante Arsenal marittimo con la valle del Po, proprio alla base del triangolo formato dalle fortezze di Piacenza, Mantova e Bologna.

La costruzione di questa linea era stata già prevista dalla legge del 14 maggio 1865 e inclusa fra quelle concesse alla Società delle Romane.

Data l'importanza militare che essa rivestiva, il Governo aveva da tempo fatto studiare dai propri ingegneri un progetto per il traforo della galleria del Borgallo, e cioè per la parte più difficile della opera, ma il progetto di legge presentato al Parlamento per ottenere l'autorizzazione ad intraprendere i lavori non era giunto alla discussione.

Successivamente era stato dato incarico all'Ing. Artom di redigere il progetto tecnico dell'intera linea. L'elaborato sottoposto all'esame dell'Autorità militare, veniva, secondo le richieste di questa, opportunamente modificato.

La Firenze - Faenza aveva lo scopo di rendere più attivi i rapporti commerciali fra le due Provincie e di aumentare l'efficacia militare della Pistoia - Bologna.

La Campobasso - Benevento, compresa in tutte le leggi ferrovia-

rie precedentemente discusse, doveva aumentare l'importanza della linea dorsale.

La Aosta - Ivrea, vivacemente reclamata come un atto di giusta riparazione verso la valle d'Aosta, si riprometteva il fine di allacciare questa importante vallata alle altre Provincie del Regno.

Fin dal 1865 si era costituito un Comitato per promuoverne la costruzione.

Nel 1870 l'on. Crotti, discutendosi il progetto della ferrovia stessa, aveva fatto un quadro molto triste della situazione economica valdostana :

« Lo stabilirsi dei vapori e delle strade ferrate che hanno prodotto tanti vantaggi alle industrie, al commercio e all'agricoltura, fu però fatale a quei paesi, i quali ne furono e ne sono tuttavia privi. Dall'epoca dell'introduzione dei vapori, gl'interessi dei popoli furono spostati, e, mentre gli uni crescono ogni giorno in prosperità e ricchezza, gli altri di giorno in giorno cadono in profonda miseria. È il caso della valle d'Aosta, la quale, per essere priva di una strada ferrata, perdette tutte le sue industrie metallurgiche. Essa vede rovinarsi, perchè quasi abbandonati, i suoi tre stabilimenti di acque termali di Saint-Vincent, Saint-Didier e Courmayeur ; vede emigrare ogni anno una parte della sua popolazione, perchè manca di lavoro . . . . Collo stabilimento di una strada ferrata, tra pochi anni non solo cesserebbe questo stato miserabile, ma la Valle d'Aosta risorgerebbe a nuova vita, e sarebbe floridissima, perchè essa ha nel suo seno molti elementi di grandissima prosperità, dei quali non può servirsi ».

Nel 1878 il Comitato promotore, esauriti tutti i tentativi per ottenere la costruzione della progettata ferrovia, invocò per essa l'alta protezione del Re.

All'indirizzo rivoltogli dal Comitato, il Re Umberto rispose con una nobile lettera che non sappiamo resistere al desiderio di riprodurre almeno in parte, tanto ci ha sedotto la spontaneità e la schiettezza che da essa spira e che tanto poco la fa rassomigliare a quelle vuote formule espistolari che, se pure ingannano l'attesa, lasciano i problemi tal quale li trovano.

« Il Re mio padre mi parlò spesso di codesti luoghi e dell'amore da cui era costì circondato, e degli interessi strategici ed economici che si collegano al compimento di una ferrovia, che provocò così nobili esempi di sacrifici da tanti Comuni della valle d'Aosta.

« I sentimenti del mio venerato Genitore rivivono in me, e desi-

dero io pure di salutare queste balze, oggidì palestra di vigorosi esercizi e di scientifiche scoperte.

« So che il mio Governo presenterà un progetto per coronare i voti di cotesta regione così gagliarda quanto sicura, dando incremento allo sviluppo delle sue naturali risorse ».

Era la promessa di un Re ; e vedremo che fu esattamente mantenuta !

La Sondrio - Colico - Chiavenna voleva essere anch'essa una giusta riparazione al pregiudizievole isolamento in cui era rimasta la Provincia di Sondrio, che non disponeva ancora di una linea ferroviaria. Tale linea tendeva anche a rafforzare il sistema della nostra difesa bellica.

La Belluno - Feltre - Treviso, per la valle del Piave, veniva preferita all'altra Conegliano - Vittorio - Santa Croce - Belluno per ragioni d'indole militare, in quanto, come metteva in rilievo la relazione dell'on. Morana sul progetto Baccarini, non solo si sarebbe prestata egregiamente all'attuazione di taluni eventuali concetti strategici, ma avrebbe agevolato la guardia del fianco sinistro d'un esercito operante verso la nostra estrema frontiera orientale.

\* \* \*

La discussione del progetto di legge del Ministro Baccarini relativo all'esercizio delle ferrovie ebbe luogo nelle tornate 28, 29 e 30 giugno 1878 e del 1° luglio. Contro il progetto parlarono l'on. Zeppa, che non vedeva in esso un chiaro concetto politico, e l'on. Gabelli, il quale, peraltro, dichiarò che avrebbe votato in favore, attesa la necessità di provvedere alle linee dell'Alta Italia.

Parlarono in favore gli onorevoli Lugli e Marselli.

Il progetto di legge sulla costruzione della rete complementare venne alla discussione del Parlamento il 28 aprile del 1879.

Non parleremo delle piccole risse che si accesero intorno a varie linee sostenute per ragioni esclusivamente elettorali e che suggerirono al poeta Giovanni Prati il seguente epigramma :

*O meraviglia ! ognun senza divario  
dà l'assalto alle strade, e bene o male  
vuole aver nelle brache il suo binario  
per mostrarlo al collegio elettorale (1).*

(1) PETRAI G., *Roma sparita*, Formiggini, Roma.

Molte furono le critiche al progetto, e non tutte obiettive.

L'on. Favale vide in esso un totale e pericoloso assorbimento dell'industria ferroviaria da parte dello Stato. Trovò censurabile che si fossero proposte tante linee in una volta, dato che ciò impediva alla Camera di rendersi esatto conto di esse e la esponeva al pericolo di commettere errori gravi ed irreparabili. Giudicò, infine, che le condizioni finanziarie dello Stato e quelle economiche del paese non erano tali da sopportare l'onere che l'attuazione del progetto avrebbe richiesto.

L'on. Gabelli condannò il criterio di volere determinare la necessità di comunicazioni ferroviarie in base al criterio di popolazione e di estensione di territorio, o peggio ancora, in base a quello del gran numero di domande per averle. Affermò che il progresso economico non corrisponde sempre all'aumento di ferrovie e che gli sforzi del Governo avrebbero dovuto essere piuttosto rivolti alla costruzione di strade ordinarie.

Mise in rilievo la necessità che le considerazioni strategiche con le quali venivano sostenute alcune linee fossero valutate in relazione alle effettive possibilità di bilancio.

L'on. Bartolucci Gadolini lamentò che sui quattromila chilometri circa di ferrovie proposti, meno di 400 erano previsti a sezione ridotta, e censurò la Commissione per aver tolta dal progetto del Ministero la facoltà di poter costruire a sezione ridotta anche quelle linee della 3ª categoria che non avrebbero perturbato l'esercizio delle reti principali.

In favore del progetto parlarono gli onorevoli D'Amico, La Porta e Baccarini che, è d'uopo avvertirlo, non era più Ministro dei Lavori Pubblici.

Nella tornata del 5 maggio, dopo alcune dichiarazioni degli onorevoli Morana, Spaventa, Gabelli e Cairoli, prese la parola il relatore della Commissione on. Grimaldi.

Narra il Sarti (1): «chiamato l'on. Morana al Segretariato Generale del Ministero dell'Interno, fu il Grimaldi prescelto a sostituirlo nell'ufficio di relatore del progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie; incarico gravoso e difficile per se stesso, difficilissimo poi per il Grimaldi cui venne improvvisamente affidato. Ma qui si

(1) TELESFORO SARTI, *Il Parlamento subalpino e nazionale* (profili e cenni biografici), Terni, Tip. ed. dell'industria, 1890.

parve la somma duttilità e versatilità dell'ingegno di lui. Nella discussione dell'immane progetto egli fu sempre sulla breccia e ne dovette sostenere le fatiche maggiori... Allorchè riferì sui criteri della Commissione pronunciò uno splendido, meraviglioso discorso e con tale foga di eloquenza che gli stenografi a fatica lo potevano seguire in quel suo vertiginoso aggirarsi tra cifre e calcoli tecnici ».

Nel suo discorso il Grimaldi difese il concetto generale della legge, sostenendo che le linee proposte rispondevano in pieno ad un reale ed urgente bisogno del paese. Passò in rassegna le opinioni manifestate nel corso della discussione circa la classificazione delle linee ed affermò che quella proposta dalla Commissione teneva stretto conto delle condizioni topografiche e commerciali delle varie zone interessate.

Esaminò diffusamente gli elementi determinanti di ciascuna categoria, e per la seconda, terza e quarta chiari i criteri in base ai quali erano state precisate le quote di concorso dei Comuni e delle Provincie nelle spese.

Illustrò, infine, il progetto dal punto di vista finanziario diradando le apprensioni che il progetto stesso aveva fatte sorgere nei riguardi del bilancio dello Stato.

Nella perorazione del monumentale discorso, durato due giorni e pronunciato con una celerità che andava dalle 150 alle 200 parole al minuto, il Grimaldi, che ben ricordava come più Ministeri fossero caduti per le convenzioni ferroviarie, toccò, con eloquenti parole, la questione politica.

« Ho sostenuto », egli disse, « come meglio ho potuto, l'opera della Commissione ; ho trattato come meglio ho saputo le varie questioni che si affacciavano. Una sola ne ho trascurata, ed è la questione politica. Non l'ho voluta trattare per diverse ragioni, e specialmente perchè ritengo che le questioni d'ordine politico si debbono riservare a coloro che rappresentano un partito, a coloro che rappresentano un gruppo importante, e la cui voce sia abbastanza autorevole. Mi pareva d'altronde che in favore del progetto militassero ragioni d'ordine economico e finanziario, tanto da non esserci bisogno di ricorrere alle ragioni politiche, che s'invocano sovente a sostegno di opinioni, le quali mancano di solido fondamento.

« Uno solo degli oratori, che hanno preso parte a questa discussione, toccò la questione politica, e questi fu l'onorevole Saladini ; il quale, mosso da un sentimento nobile e delicato, disse, che essen-

dosi già presentato un progetto di riforma elettorale, la Camera è chiamata a discutere può dirsi nella sua agonia, per cui non dovrebbe compiere un atto di tanta importanza, un atto che impegna la nazione per 18 anni.

« Io non so se questa Camera forse avrà più vita delle altre, appunto perchè sempre si parla della sua morte (*si ride*). Ma muoia pure ; essa col progetto in esame si prepara uno splendido funerale, un funerale di 1.080 milioni (*ilarità*). È un funerale però che si traduce in sorgente di vita, di ricchezza e di prosperità per la nazione, che avidamente l'attende. Io non sostengo che tutto quello che è nella legge sia perfetto ; esso fu l'opera di uomini che vi impegnarono tutta la loro cura ; e l'opera degli uomini non può essere perfetta.

« La vostra Commissione sarà lieta se, durante la discussione, voi potrete migliorare e perfezionare il progetto : essa non sta attaccata, come l'ostrica allo scoglio, all'opera sua fino a rinnegare qualsiasi miglioramento : essa ha cercato di dimostrarvi, per mio mezzo, le ragioni che giustificano le disposizioni che vi propone di adottare. Il progetto sodisfa a moltissimi bisogni : sodisfa forse anche, ma in parte infinitesimale, ad illusioni e pregiudizi ; però l'uomo di Stato deve pur tenerne conto, perchè nella vita reale le illusioni ed i pregiudizi hanno anche la loro parte.

« Io mi rivolgo agli uomini di Destra e dico loro : voi aveste il generoso proposito di suggerire il progetto di legge che discutiamo ; non lo presentaste perchè ragioni di finanza vi si opposero, ma vi resta il merito di averlo ideato.

« Dico ai miei amici di Sinistra ; noi abbiamo la ventura di poter attuare un concetto, della cui applicazione universalmente si sente il bisogno ; la fortuna non viene due volte, dunque approfittiamone.

« Io dico a tutta la Camera, che i popoli perdonano facilmente a chi fa ed erra, perchè a chi fa ed erra tengono conto della buona intenzione ; essi non perdonano mai agli inerti, agli infingardi.

« Che l'inerzia sia oggi, come sempre, lontana dal Parlamento italiano ! »

Quantunque, dopo il discorso del Grimaldi, si delineasse sicura l'approvazione del progetto, l'on. Depretis (Presidente del Consiglio), in dipendenza anche delle critiche ed osservazioni ascoltate, ritenne opportuno formulare proposte di importanti modificazioni al progetto stesso, eppertanto la discussione fu sospesa fino a che sulle proposte ministeriali non si fosse pronunciata l'apposita Commissione.

In sostanza il Depretis propose di alleggerire l'onere delle Provincie

e dei Comuni, di migliorare la classificazione delle linee progettate, trasferendo ciascuna di esse nella categoria superiore a quella nella quale figurava nel progetto elaborato dalla Commissione, di aumentare di 600 chilometri il complesso delle linee da costruire e, infine, di comprendere nel progetto, e assegnare alle diverse categorie, anche le linee designate nell'art. 31 dalla Commissione.

Nei riguardi della maggiore spesa da affrontare, il Depretis propose di portare da 18 a 20 anni il termine per le nuove costruzioni, in modo da poter disporre di altre due annualità di 60 milioni ciascuna, di cominciare il ventennio dal 1880 anzichè dal 1879 e così poter dedurre altri 60 milioni; di adottare per le linee di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria dei sistemi economici ed a sezione ridotta per conseguire un'economia valutabile a circa 42 milioni (1).

Il Grimaldi presentò il 16 maggio 1879 la relazione della Commissione sulle modifiche proposte dal Governo. La discussione, ripresa il 19 dello stesso mese, fu continuata con ammirevole attività fino al 30 giugno, giorno in cui il progetto fu approvato con 257 voti contro 96 (2).

La discussione occupò non meno di 50 sedute e riempie più di 1500 pagine di stampa degli Atti del Parlamento.

Ventiquattro oratori si iscrissero nella discussione generale, 102 in quella degli articoli. La Commissione parlamentare ricevette ben 664 petizioni ed impiegò circa un anno per esaurire il compito affidatole.

La legge 29 luglio 1879, n. 5002, modifica notevolmente il progetto Baccarini: essa ha avuto moltissime critiche ed, in seguito, ebbe a subire sostanziali modificazioni; ma effettivamente rappresenta, nell'ordinamento ferroviario italiano, il primo ed unico tentativo di una razionale classificazione delle ferrovie, anche se questa doveva essere, per forza di cose, limitata in quel momento alle ferrovie cosiddette complementari: questa denominazione ha un significato storico contingente e serve ad indicare quelle linee che — in quell'epoca — sembravano necessarie a completare la rete per raggiungere una sistemazione organica e — nei limiti che allora potevano apparire logici — completa.

Le linee da costruire vengono divise in quattro categorie.

(1) BACCARINI-DORNIG, *op. cit.*

(2) Il Senato approvò il progetto stesso il 26 luglio 1879 e la legge fu promulgata il 29 luglio 1879 col n. 5002 (S. 2<sup>a</sup>).



Alla prima categoria restano assegnate le linee :

1. Novara al confine Svizzero presso Pino per Sesto Calende.
2. Roma alla linea Sulmona-Aquila.
3. Parma-Spezia con diramazione a Sarzana.
4. Faenza-Pontassieve.
5. Terni-Rieti-Aquila.
6. Campobasso-Benevento.
7. Codola-Nocera-Reggio Calabria-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e di Diano, e da Castrocucco alla linea Eboli-Salerno per Cilento.

Sono queste le linee che dovevano essere costruite per conto ed a spese dello Stato.

Alla seconda categoria restano assegnate le linee :

1. Bassano-Primolano.
2. Aosta-Ivrea.
3. Linea d'accesso al Sempione da Gozzano fino a Domodossola.
4. Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il colle di Tenda.
5. Succursale della Ferrovia dei Giovi.
6. Sondrio-Colico-Chiavenna.
7. Belluno-Feltre-Treviso.
8. Macerata-Albacina.
9. Ascoli-S. Benedetto.
10. Teramo-Giulianova.
11. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca.
12. Campobasso-Teroli.
13. Benevento-Avellino.
14. Cosenza-Nocera Tirrena.
15. Dalla marina di Catanzaro alla strada Veraldi per Catanzaro.
16. Taranto-Brindisi.
17. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini.
18. Siracusa-Licata.
19. Adria-Chioggia.

Sono queste le linee da costruire dallo Stato col concorso obbligatorio delle Provincie interessate.

Tale concorso venne fissato in un decimo del costo di costruzione e di armamento delle linee medesime, da pagarsi in venti annue rate.

Alla terza categoria restano assegnate le linee :

1. Novara-Varallo.
2. Chivasso-Casale.

3. Carmagnola-Brà.
4. Cuneo-Mondovì.
5. Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia.
6. Airasca-Cavallermaggiore.
7. Lecco-Como e tronco Ponte S. Pietro-Seregno.
8. Parma-Brescia-Isco.
9. Mantova-Legnago.
10. Mestre-San Donà-Portogruaro.
11. Bologna-Verona.
12. Ferrara-Ravenna-Rimini, con diramazione da Lavezzola a Lugo.
13. Gaiano-Borgo San Donnino.
14. Piombino-Cornia.
15. Lucca-Viareggio.
16. Aulla-Lucca.
17. Viterbo-Attigliano.
18. Dalla stazione di Frascati alla città.
19. Velletri-Terracina.
20. Caianello-Isernia.
21. Sparanise-Carinola-Gaeta.
22. Salerno-San Severino.
23. Foggia-Lucera.
24. Foggia-Manfredonia.
25. Candela-Fiumara d'Atella.
26. Ponte Santa Venere-Avellino.
27. Ponte Santa Venere per Venosa-Altamura e Gioja.
28. Sulmona-Isernia-Campobasso.
29. Fiumara d'Atella alla linea Eboli-Potenza.
30. Zollino-Gallipoli e dalla stazione di Gallipoli al porto.
31. Valsavoia-Caltagirone.
32. Ceva-Ormea.
33. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano.
34. Legnago-Monselice.
35. Gallarate ad un punto della Pino-Novara inferiormente a Sesto Calende.
36. Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona colla trasversale Treviso-Motta.

Per tali linee le Provincie interessate devono concorrere nella misura del 20 per cento alla spesa di costruzione e di armamento.

Per la linea Ivrea - Aosta e per le linee di congiunzione dei capiluoghi di provincia la legge stabilisce la precedenza nella costruzione su tutte le linee di 2ª categoria.

Il Governo del Re viene autorizzato a costruire millecinquecentotrenta chilometri di ferrovie (costituenti la quarta categoria e denominate ferrovie secondarie) semprechè sia comprovata l'utilità delle ferrovie stesse e le Province e i Comuni interessati, isolatamente o riuniti in consorzio dimostrino di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione e di armamento, e al concorso medesimo si siano regolarmente impegnati.

Il concorso a carico dei detti Enti viene stabilito in quattro decimi del costo delle linee fino alle prime L. 80.000 al chilometro, in tre decimi sulle successive L. 70.000, e un decimo nella rimanente somma.

Lo stato resta impegnato a spendere la somma di L. 1.260.000 per le costruzioni ferroviarie previste dalla legge, per soddisfare agli impegni relativi alle ferrovie, dipendenti da leggi precedenti, e per provvedere le nuove linee del necessario materiale mobile. La spesa sarà imputata sui bilanci del Ministero dei LL. PP., a datare dal 1880 a tutto il 1900, in guisa che gli stanziamenti annui risultino della effettiva somma di L. 60.000.000.

Il Ministro del Tesoro rimane autorizzato ad emettere ogni anno per mezzo della Cassa delle strade ferrate, garantita dallo Stato, e sottoposta alla sorveglianza diretta del Parlamento, tanti titoli fruttiferi 5 per cento, ammortizzabili in 75 anni, quanti occorrono per fare entrare nelle Casse dello Stato la somma di 60 milioni giusta l'art. 24, e per procurare le somme per prestiti alle Province, ai Comuni e loro consorzi pel pagamento dei concorsi e delle anticipazioni di cui agli art. 4, 5, 11, 15 e 31 della legge in esame.

Su tutte le ferrovie del Regno viene costituita ipoteca legale a garanzia dei titoli anzidetti.

\*  
\*  
\*

Numerose ed importanti questioni furono agitate in sede di discussione del bilancio dei Lavori Pubblici per il 1880, in dipendenza delle diverse interpretazioni date ad alcune disposizioni della legge 29 luglio 1879, n. 5002.

Fu, pertanto, necessario che, ad eliminare ogni incertezza, fossero adottate nuove misure legislative.

A tal uopo il Baccarini, nuovamente Ministro dei Lavori Pubblici, presentò alla Camera, nella seduta del 26 giugno 1880, un progetto di legge recante modifiche alla legge n. 5002, sia per quanto concerne la parte tecnica che quella finanziaria.

Il progetto, discusso nelle tornate del 6, 10 e 12 dicembre, fu approvato con lievi modifiche e votato il 14 dello stesso mese con 227 voti favorevoli e 33 contrari (1).

Questa nuova legge del 5 giugno 1881, n. 240, dava, tra l'altro, facoltà al Governo di ricevere dagli Enti interessati le quote di concorso sia per l'intera linea che per uno o più tronchi della stessa. Abrogava, poi gli articoli 23, 28, 29 e 30 della legge n. 5002 autorizzando il Governo ad emettere, in luogo degli speciali titoli ferroviari, tanto consolidato 5 per cento quanto occorresse per fare entrare nelle Casse dello Stato i 60 milioni di lire destinate alle nuove costruzioni e agli altri impegni ferroviari. Ciò nella tema di non trovare nel Paese il risparmio annuale da investire, nella misura necessaria e per 20 anni, in titoli ferroviari.

\* \* \*

Per quanto concerne le ferrovie da costruire per conto diretto dello Stato, negli anni che interessano il presente capitolo non abbiamo da rammentare che l'apertura all'esercizio dei seguenti brevi tronchi sulla rete Calabro - Sicula :

1. Romagnano-Balvano Ricigliano (Km. 6,390).
2. Balvano Ricigliano-Baragiano (Km. 10,160).
3. Baragiano-Picerno (Km. 11,980).
4. Canicattì-Favarotta (Km. 27,320).
5. Picerno-Potenza inferiore (Km. 17,090).
6. Bivio Canicattì-Aragona Caldare (Km. 27,083).
7. Potenza inferiore-Calciano-Tricarico (Km. 43,480).

Un po' più speditamente procedono le costruzioni delle ferrovie concesse alla industria privata.

Nel 1877, infatti, furono aperte all'esercizio le linee o tronchi di linea seguenti :

- Legnago-Badia (Km. 18,590).
- Vicenza-Treviso (Km. 61).
- Padova-Bassano (Km. 47,227).
- Stazione per la Carnia-Resiutta (Km. 7,904)
- ed altri tronchi di minore importanza.

(1) Il Senato l'approvò, con alcune modificazioni, il 22 febbraio 1881.

Nel 1878 :

Chilivani-Giave (Km. 26,734).  
 Fraigas-Chilivani (Km. 5,036).  
 Resiutta-Chiusaforte (Km. 8,095).  
 Pontegalera-Fiumicino (Km. 10,376).  
 Treviglio-Rovato (Km. 32,690).  
 ed altri minori.

Nel 1879 :

Laura-Avellino (Km. 23,700).  
 Chiusaforte-Pontebba (Km. 12,115).  
 Frassia-Majolungo (Km. 9).  
 Milano-Saronno (Km. 21,149).  
 Bovisa-Incino-Erba (Km. 39).  
 Conegliano-Vittorio (Km. 13,401).  
 ed altri minori.

Nel 1880 :

Oschiri-Fraigas (Km. 16,960).  
 Giave-Macomer-Oristano (Km. 92,498).  
 Monti-Oschiri (Km. 26,340).  
 Palermo-Partinico (Km. 51,834).  
 Costelvetrano-Trapani (Km. 74,420).  
 ed altri minori.

In totale furono costruiti nel triennio circa 870 chilometri di nuove linee o tronchi di linea.

Per quanto riguarda le convenzioni di carattere particolare stipulate nel quadriennio dobbiamo ricordare :

Un atto di transazione 17 agosto 1877 con la Società Vitali, Charles, Picard e C<sup>o</sup> la quale, abbandonando la vertenza giudiziaria iniziata contro lo Stato e vinta già in prima istanza e dinanzi la Corte d'Appello di Roma, rinunciava alla maggior parte delle sue richieste, valutabili a non meno di 32 milioni e mezzo di lire, ed accettava anche la riduzione di un milione sulla somma di L. 5.700.000 dovutale per i lavori eseguiti sulla rete Calabro - Sicula (legge 4 gennaio 1878, n. 3).

Convenzione per la trasformazione della strada ferrata a trazione ippica da Settimo Torinese a Rivarolo Canavese (Km. 23).

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea Milano - Erba (Km. 80). al Sig. Alberto Vaucamps con sovvenzione annua di L. 1000 al Km. per 35 anni, durata della con-

cessione 90 anni, servizio di posta gratuito ecc. (legge 15 giugno 1877, n. 3881).

Convenzione per la costruzione della linea Conegliano - Vittorio che, come abbiamo visto, fu ultimata nel 1879, e per la quale la legge del 1873 prevedeva una sovvenzione annua di L. 1.000 per chilometro durante 35 anni, oltre una sovvenzione, per lo stesso periodo di tempo uguale alla spesa media annua che lo Stato aveva sostenuto nell'ultimo decennio per la manutenzione di quella parte della strada nazionale detta di Alemagna, n. 47, in provincia di Treviso, che per effetto dell'apertura all'esercizio della linea concessa, sarebbe passata nella classe delle strade provinciali.

Convenzione con la Società delle Strade Ferrate Sarde per elevare la garanzia del prodotto netto da L. 12.000 a L. 14.800 tanto per le linee costruite che per quelle da costruire, e per autorizzare l'emissione di nuove obbligazioni da L. 500 che dovevano fornire alla Società stessa i mezzi per ultimare le linee Oristano - Ozieri e Ozieri - Terranova. Questa convenzione fu approvata con legge 20 giugno 1877.

Convenzione per la concessione della linea Napoli-Baiano per una durata di 75 anni e senza oneri a carico dello Stato.

Convenzione per la concessione alla Provincia di Modena della linea Sassuolo - Modena con diramazione a Finale, a sezione ridotta. Durata della concessione 90 anni, concorso dello Stato commisurato ai 6/10 della spesa.

Ricordiamo, infine, che nel 1879, furono annullate le concessioni delle linee da Carrara al mare, da Luino a Fornasette e da Tremezzina a Porlezza, e che, dopo tante vicende ed infocate polemiche, fu presentato per la quarta volta ed approvato dalla Camera elettiva, quasi senza discussione, nella seconda tornata del 21 luglio (1), il progetto di legge concernente la convenzione per il riscatto delle Ferrovie Romane (stipulata fin dal 1873) che divenne la legge 29 gennaio 1880, n. 5249 (serie seconda).

Come era stabilito nell'atto addizionale alla convenzione del 1873, stipulato il 26 aprile 1879, gli effetti del riscatto furono differiti fino al 31 dicembre 1881, cosicchè, fino a tale data la Società continuò ad esercitare la propria rete (2) in conformità dei regolamenti in vigore e sotto la propria responsabilità.

(1) La relazione della Commissione della Camera fu redatta dal Baccarini, ma presentata dal Presidente della Commissione stessa (Cavalletto) per essere stato nel frattempo il relatore chiamato al Ministero dei LL. PP. Il Senato approvò il progetto il 28 gennaio 1880.

(2) La rete delle ferrovie Romane era costituita dalle seguenti linee: Firenze - Livorno, Pisa - Roma, Collesalveti - Livorno, Cecina - Saline, Empoli - Chiusi, Ascia-

*Situazione delle strade ferrate nelle diverse regioni del Regno  
all'inizio del 1880 (I. SACHS, op. cit.)*

REGIONI	LUNGHEZZA DELLE LINEE		
	In esercizio o in costruzione Km.	Decretate per legge Km.	TOTALE
Piemonte . . . . .	1.167	437	1.604
Liguria . . . . .	336	52	388
Lombardia . . . . .	1.023	391	1.414
Venezia . . . . .	746	389	1.135
Emilia . . . . .	496	373	869
Marche . . . . .	246	186	432
Toscana . . . . .	918	222	1.140
Umbria . . . . .	333	40	373
Lazio . . . . .	376	171	547
Abruzzi . . . . .	295	495	790
Campania . . . . .	490	464	954
Puglia . . . . .	623	244	867
Basilicata . . . . .	192	196	388
Calabria . . . . .	461	380	841
Sicilia . . . . .	812	448	1.260
Sardegna . . . . .	388	—	388
Totali	8.802	4.488	13.380

no - Montepascali, Firenze - Roma, Terontola - Foligno, Falconara - Foligno - Orte, Ciampino - Frascati, Roma - Napoli - Cancellò - Avellino, Codola - Nocera, Pontegallera - Fiumicino.

Lo sviluppo della rete era di Km. 1.672.

## PERIODO DAL 1881 AL 1885

**SOMMARIO:** Il grave problema dell'esercizio ferroviario. — Situazione di fatto. — Esercizio di Stato o esercizio privato ? — Convenzioni per la concessione della rete Adriatica alla Società delle strade ferrate Meridionali ; della rete Mediterranea alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo ; e della rete sicula alla Società Sicula (stipulate il 23 aprile 1884 e approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048). — Commissioni di valutazione del materiale. — Istituzione dell'Amministrazione di Vigilanza e Sindacato sulle ferrovie Italiane. — Disposizioni legislative emanate nel quinquennio. — Concessioni di costruzione e di esercizio accordate nel quinquennio. — Nuove linee aperte all'esercizio nel quinquennio.

La politica ferroviaria del Governo nel quadriennio 1877-1880 si era sviluppata, come abbiamo visto, intorno ad un concetto unico : elaborare un vasto ed organico programma di costruzioni complementari che valesse a rafforzare sempre più l'unità del Paese ; a sviluppare, mediante l'intensificazione dei traffici, l'industria e il commercio ; ad assicurare una migliore difesa delle coste e delle piazze forti ; a fare, infine, della Capitale il vero centro propulsore della vita nazionale.

Risolto, però, sia pure alla meglio, il problema delle costruzioni, appare sempre più necessario affrontare e risolvere quello dell'esercizio.

Su tale argomento ci duole dover ripetere cose già dette e cioè che la maggior parte delle Società in vita, non seppero far altro di meglio che minacciare ogni giorno di morire : che la manutenzione delle linee non fu curata a dovere : che il materiale mobile presentava notevoli deficienze : che il servizio dava luogo a lagnanze più che giustificate.

E non basta.

I lavori che a talune Società furono affidati procedevano a rilento e non si vedeva come, nei loro riguardi, potessero essere autorizzate con tranquillità nuove concessioni o aggiudicati nuovi appalti : ciò a



prescindere dal verificarsi di fatti di particolare gravità ed assolutamente ingiustificati.

La Società delle Meridionali, ad esempio, in ispregio ad un preciso patto sancito nella convenzione 28 aprile 1881 a tutela dell'industria nazionale, commette all'estero ben 1374 carri, mentre l'Ausiliare di Torino, che è in grado di fornire 1000 carri all'anno, non ne ha neppure uno in commissione!

Alle deplorazioni del Ministro Baccarini, i dirigenti della società si limitano a rispondere che la colpa è tutta e soltanto delle ditte costruttrici, le quali non sono puntuali nella consegna delle forniture!

E non basta ancora.

Per il malvolere della stessa Società, non si riesce a mettere insieme un treno Reale.

L'on. Boselli ne fa un vivace appunto al Ministro dei LL. PP., e questi non può che confermare lo spiacevole fatto.

«È da sapere» dice infatti il Ministro «che il treno Reale di oggi non è che una raccolta di ogni tipo e di ogni età che schiettamente non corrisponde, sotto verun aspetto, a quello che si chiama treno Reale.

«Ad ogni modo la Casa Reale ha fatto alcune riduzioni e si è sempre servita di quel treno e seguirà a servirsene finchè non ce ne sarà un altro.

«Esiste un vecchio treno Reale nelle officine di Torino, il quale, per ragioni tecniche, non è più atto ad essere tenuto in servizio, tanto che la Direzione dell'Alta Italia non ha mai voluto servirsi di quelle carrozze, per tema di qualche inconveniente rispetto alla sicurezza. Allora io ho pensato di utilizzare quel treno (che pure costò una bella somma all'atto della sua costruzione) per veicoli ferroviari; imperocchè tolti gli arredamenti non restano che carri e carrozze servibili completamente non fosse altro che per trasporto merci. In compenso di quel treno composto di 10 o 12 carrozze mi venne l'idea, or son due anni, vista la qualità del treno di cui si serve la casa Reale, di pregare le tre Amministrazioni dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, di incaricarsi ciascuna in proporzione dell'importanza della propria rete; due veicoli, ad esempio, l'Alta Italia, uno le Meridionali ed uno le Romane dando loro uno o due carri del vecchio treno ormai reso inservibile.

«Trattandosi di una cosa tanto delicata non ho mai pensato che potessero sorgere, come non sorsero mai, delle opposizioni di verun genere.

«Le tre Società stavano studiando il modo di mettere insieme le quattro carrozze, da intercalare a quelle che esistono, in una forma conveniente. Si capisce, si tratta di carrozze di lusso poichè si dovevano costruire con tutti quei perfezionamenti che si usano attualmente per quei treni. Dopo lunghi studi, finalmente hanno stabilito il tipo delle carrozze e qualche tempo fa si trattava di farle costruire rispettivamente da ciascuna Società nelle proprie officine.

«Però la Società delle Meridionali (è vero quello che dice l'on. Boselli, e purtroppo anche questa è una cosa che non si capisce) si oppone alla costruzione di quelle carrozze a meno che si facciano in America, imperocchè, avendo adottato il tipo americano, così detto, essa pensa che in Italia non si possano avere abbastanza perfette.

«Io non so se vi possa essere la certezza che in America si costruiscano queste carrozze meglio che in Italia, ma in fin dei conti noi ricerchiamo la sicurezza, noi ricerchiamo la convenienza, ed, assicurate queste, curiamo un po' anche la dignità del nostro Paese.

«Io proprio non mi sentirei di far viaggiare le LL. MM. in una carrozza costruita in America; ritengo che noi abbiamo delle officine in Paese che possono costruire delle carrozze uguali a quelle che possono fornirci officine straniere.

«Cito quest'ultimo fatto (non so se sia stato ricordato anche dall'on. Boselli) che proprio in questi giorni la Società degli *Shlee-pings cars* fa costruire i suoi carrozzoni dalle nostre officine di Savigliano.

«Io sono rimasto veramente mortificato delle opposizioni fatte dalla Società delle Meridionali, la quale vuole che le carrozze siano costruite in America, anche per ragioni di minor prezzo. Ma questa è una questione che io ho subito risolta; imperocchè io rifiuto i doni della Società delle Meridionali e l'altro carro sarà costruito dalla Società delle Romane o da quella dell'Alta Italia.

«Io ripeto per la terza volta, che mi è grandemente rincresciuto, per la stima che nutro verso il personale tecnico dirigente di quella Società, di dover così severamente giudicare certi atti dell'Amministrazione delle Meridionali; ma, alla vigilia di dover trattare il grande problema dell'esercizio da affidarsi all'industria privata delle nostre ferrovie, *non è forse male che tutto ciò sia accaduto, perchè servirà di norma per chiarir bene i patti futuri*».

A completare i tratti caratteristici di più di una Società, dovremo aggiungere molte altre — e poco edificanti — notizie sulle liti intentate allo Stato, su qualche poco chiara manipolazione di tariffe, su qualche contabilità che arditamente smentisce la massima non

essere la matematica un'opinione, ma il già detto ci sembra più che sufficiente per comprendere la virata del Governo verso l'esercizio di Stato.

E, infatti, il predisposto riscatto delle reti dell'Alta Italia e delle Romane, nonchè l'assunzione, in via provvisoria, dell'esercizio delle due reti da parte dello Stato, manifesta chiaramente il pensiero che ispira questi atti. Si vuole fare, almeno durante l'inchiesta, un'esperienza su vasta scala del sistema e, nel caso di buona prova del sistema stesso, far riconoscere e consacrare dal Parlamento il fatto compiuto.

Senonchè il 31 marzo 1881 la Commissione d'inchiesta sulle ferrovie presenta la sua relazione, e contro questa si urta il divisamento del Governo. La relazione, infatti, riassunte tutte le questioni dibattute in ordine all'esercizio privato o governativo, conclude dichiarando che « la Commissione in apposita adunanza, presenti tutti i quindici suoi membri, deliberò all'unanimità essere preferibile che l'esercizio delle strade ferrate venga affidato all'industria privata ».

La polemica fra i sostenitori dei due sistemi si riaccende.

C'è chi trova, fra l'altro, strano il caso di un'inchiesta che adotta conclusioni diametralmente opposte a quelle espresse dalla maggior parte degli interrogati.

Come è noto, la Commissione presieduta dapprima dal senatore Jacini e, dopo le dimissioni di questi, dal senatore Brioschi, aveva tenuto numerose sedute pubbliche nelle principali città del Regno, per conoscere quale fosse l'atteggiamento della pubblica opinione sull'assetto da darsi alle ferrovie italiane.

Erano stati interpellati funzionari governativi, dirigenti di Società ferroviarie, rappresentanti di Camere di Commercio, nonchè industriali, commercianti e professionisti, esperti in materia di ferrovie, perchè fosse illuminata ogni questione che potesse comunque influire sull'indirizzo da darsi al sistema ferroviario.

E, per vero, i più di coloro che si erano presentati all'inchiesta si erano mostrati fautori dell'esercizio governativo, come risulta dalle due seguenti tabelle che figurano nell'opera più volte citata « Le ferrovie italiane e il Parlamento » di Baccarini e Dornig.

*Deposizioni aggruppate per città a favore  
e contro l'esercizio governativo*

A FAVORE			CONTRO		
	Voti			Voti	
1 MILANO . . .	5	maggioranza	MILANO . . .	3	—
2 TORINO . . .	6	senza opposiz.	—	—	—
3 GENOVA . . .	10	id.	—	—	—
4 VENEZIA . . .	3	id.	—	—	—
5 VERONA . . .	1	id.	—	—	—
6 NAPOLI . . .	3	maggioranza	NAPOLI . . .	2	—
7 BARI . . . .	1	senza opposiz.	—	—	—
8 CATANZARO . .	2	id.	—	—	—
— R. CALABRIA .	1	parità	R. CALABRIA .	1	parità
9 MESSINA . . .	6	maggioranza	MESSINA . . .	1	—
10 CALTANISSETTA	1	senza opposiz.	—	—	—
— — . . . . .	—	—	GIRGENTI . . .	2	senza opposiz.
— PALERMO . . .	3	—	PALERMO . . .	5	maggioranza
11 BOLOGNA . . .	1	senza opposiz.	—	—	—
— ANCONA . . . .	1	—	ANCONA . . . .	4	maggioranza
12 LIVORNO . . .	7	maggioranza	LIVORNO . . .	4	—
— FIRENZE . . . .	5	—	FIRENZE . . . .	13	maggioranza
13 ROMA . . . . .	4	maggioranza	ROMA . . . . .	3	—
14 CAGLIARI . . .	5	id.	CAGLIARI . . .	2	—
15 SASSARI . . . .	2	senza opposiz.	—	—	—
Totale deposiz.	67	—	—	43	—
Senza opposiz. 9 città	con 27 voti		Senza opposiz. 2 città	con 5 voti	
Maggioranza . 6 »	con 30 voti contro 5		Maggioranza . 3 »	con 22 voti contro 9	

*Tabella delle deposizioni ordinate secondo la professione  
o la condizione sociale di chi le fece*

	Num. delle deposizioni		Eccedenza	
	a favore	contro	a favore	contro
l'esercizio governativo				
1. Appartenenti al Commercio o a Camere di Commercio . . .	30	16	14	—
2. Ingegneri . . . . .	8	3	5	—
3. Avvocati . . . . .	5	3	2	—
4. Professori . . . . .	5	1	4	—
5. Industriali . . . . .	3	1	2	—
6. Militari . . . . .	3	—	3	—
7. Pubblicisti . . . . .	2	1	1	—
8. Amministrazioni e dipendenti da Ferrovie . . . . .	5	8	—	3
9. Banchieri e direttori di banche .	2	4	—	2
10. Capitalisti, possidenti ecc. . .	4	6	—	2
<i>Numero totale delle deposizioni</i>	67	43	31	7

Il 14 maggio 1881 il Ministro Cairoli, cui si muove l'accusa di essersi lasciato giuocare dalla Francia nella questione di Tunisi, si dimette.

Dopo vari tentativi del Sella, torna al potere l'on. Depretis, autore del progetto delle convenzioni del 1877.

Il portafoglio dei LL. PP. rimane all'on. Baccarini.

Si ha l'impressione che i voti della Commissione saranno presto tradotti in atto, ma varie circostanze, fra le quali la convocazione dei comizi elettorali, si oppongono ad una decisione in tale senso.

Si deve così prorogare l'esercizio governativo anche per il 1883.

All'appunto mossogli dall'on. Branca di aver ritardato la presentazione del disegno di legge per la sistemazione definitiva dell'esercizio delle ferrovie italiane (1), l'on. Baccarini eccepisce un motivo particolare (la malattia del presidente del Consiglio) e vari motivi di indole generale.

(1) L'art. 4 della legge 29 giugno 1876, n. 3181 (serie 2<sup>a</sup>), disponeva: « il Governo del Re dovrà presentare nella prossima sessione legislativa, ed in ogni modo entro il 1877, un progetto di legge per la concessione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata ».

Ricorda che l'inchiesta, deliberata dal Parlamento nel 1878, e che la legge stabiliva dovesse farsi in sei mesi, ha richiesto da tre a quattro anni.

Dopo quell'enorme ed importantissimo lavoro, era anche necessario un certo tempo al Governo per orientarsi fra tante difficili questioni.

« Su queste » egli dice « il Governo doveva fare le sue proposte, ed io le ho da un pezzo definite ; perchè ho il difetto di avere delle idee piuttosto nette, e non aver bisogno di molto tempo per determinarle ; nè mi accade di mutarle e di rimutarle a seconda dello spirar del vento. Sarà difficile che mi trovi in difetto sopra questo terreno. Dunque si dirà : perchè non avete esposto queste idee, perchè non avete fatto queste proposte ? »

La risposta del Ministro mette in evidenza un difetto gravissimo della istituzione parlamentare, quello stesso difetto che, come abbiamo visto, se fossero mancate l'energia del Depretis e l'abilità del Grimaldi, avrebbe provocato il rinvio di ogni decisione della Camera sul disegno di legge relativo alle costruzioni ferroviarie con grave danno del Paese. Vogliamo alludere al fatto che un Parlamento, qualche mese prima della fine della legislatura, non aveva più autorità sufficiente per deliberare su questioni di qualche importanza e perciò veniva, praticamente, a mancare al suo alto compito, e, non di rado, a pregiudicare interessi vitali della Nazione.

Ascoltate a questo riguardo il linguaggio del tempo, linguaggio che produce una penosa impressione, specie se consideriamo che aveva dovuto farlo suo un uomo della statura del Baccarini.

« Ma voleva l'on. Branca che il Governo venisse a presentare al Parlamento una legge di questa natura, che domanderà forse degli anni per essere convenientemente discussa e risolta e l'olocausto di parecchi Ministri prima che possa avere una soluzione definitiva, mentre si discuteva la riforma della legge elettorale, che portava alla prossima dissoluzione del Parlamento medesimo ? »

« Io certamente non mi sarei preso la responsabilità d'invocare da un Parlamento moribondo la definizione di una questione di tanta importanza. Questo per la questione di tempo. »

« Per il rimanente, io auguro all'on. Branca, ed a tutti coloro che pensano come lui, che la definizione di questa vertenza in un modo o in un altro possa convertire le spine in rose, e faccia venire in evidenza quei grandi risultati che, finchè saranno le ferrovie in mano del Governo, non ci sono in apparenza, ma ci sono in sostanza. E ritenga

che non dico questo per persuasione mia, perchè io sono stato sempre favorevole ad affidare l'esercizio, la trazione, tutto quello che si vuole alle Società private, non fosse altro che per liberare il mio povero successore a questo banco dalle molestie che danno questi affari.

« Quel ministro sarà ben felice il giorno in cui non avrà più da rispondere se sfiata una macchina o ritarda un treno, per far piacere alla *Perseveranza*, od a qualche altro giornale che abbia bisogno di farne questione per ragioni politiche od altro ».

Soltanto nel gennaio 1883 viene presentato alla Camera un progetto di legge col quale il Governo chiede di essere autorizzato a contrattare l'esercizio delle ferrovie alle condizioni specificate nei 19 articoli del progetto stesso.

È la prima volta, questa, nel nostro paese che il Governo chiede al Parlamento di determinare i criteri cui dovranno informarsi le convenzioni da stipulare con i futuri esercenti. Ciò perchè — come afferma la relazione che accompagna il progetto — la discussione non vincolata ad una convenzione già stipulata, rende più libera, e più sicura e più regolare la soluzione del problema.

Ma non tutti sono d'accordo sull'opportunità di una semplice legge di principi, e qualcuno sospetta si tratti di un mezzo dilatorio per non presentare le convenzioni.

E, in effetti, la supposizione è avvalorata dalla circostanza che il Baccarini non mostra alcuna fretta di far votare il progetto presentato.

Le sue idee personali appaiono in più di una occasione, sia pure velatamente, diverse da quelle del presidente del Consiglio.

Inopinatamente un giornale di Milano, forse per voluta indiscrezione, pubblica una lettera del Baccarini ad alcuni ingegneri di quella città dalla quale risulta chiaro e tondo che egli ha presentato il progetto contro voglia, e solo per conformarsi alla disciplina ministeriale.

È noto che nel programma di Gabinetto, col quale, nel 1876, l'on. Depretis e la Sinistra erano pervenuti al potere, figurava in prima linea la consegna delle ferrovie all'industria privata. Analogo impegno è iscritto nel programma di Gabinetto del 1881.

Il Presidente deve, quindi, richiamare il suo Ministro al rispetto di tale programma.

L'atteggiamento di resistenza del Baccarini, aggiungendosi ad altri dissensi manifestati dai Ministri del Commercio e della Giustizia, provoca una crisi ministeriale, che si esaurisce con le dimissioni dei tre dissidenti.

Il nuovo Ministro dei LL. PP., onorevole Genala, sottopone alla

Commissione eletta dagli uffici un nuovo progetto che modifica quello del suo predecessore e, forte dell'approvazione della Commissione stessa, prende contatto con i futuri concessionari per redigere le convenzioni definitive.

La stipula delle due convenzioni ha luogo il 23 aprile 1884 : la prima, relativa alla rete Adriatica, a favore della Società delle ferrovie Meridionali ; la seconda, relativa alla rete Mediterranea, a favore di un gruppo finanziario del quale fanno parte il principe Marcantonio Borghese, il conte Belinzaghi, ed i presidenti o direttori della Banca Generale, della Banca di Torino, della Banca di Napoli e della Banca Subalpina e di Milano.

Appare evidente la preoccupazione del Governo di far partecipare all'impresa gli istituti di credito delle antiche capitali per evitare pericolose rivalità. Alla stessa preoccupazione si ispira l'obbligo fatto alle due Società di creare più Direzioni Generali per assicurare a parecchie città la presenza di funzionari elevati in grado e di numeroso personale dipendente.

Il congegno delle convenzioni — compresa quella stipulata con la Società Sicula per la concessione della rete ferroviaria della Sicilia — può riassumersi brevemente come appresso.

La rete peninsulare viene divisa longitudinalmente in due reti che si toccano in più punti, come a Milano, Firenze, Roma e Napoli.

Comprese le linee complementari in corso di costruzione e da costruire, alla Mediterranea vengono assegnati Km. 6074, all'Adriatica 5863, alla Sicula 1135.

La durata della concessione è stabilita in anni 60, divisibili in tre periodi di 20 anni, al termine di ciascuno dei quali la Convenzione può essere disdetta.

Le tre Società sono obbligate ad acquistare il materiale rotabile e gli approvvigionamenti esistenti sulle linee di cui assumono l'esercizio : la Società Mediterranea per 135 milioni, l'Adriatica per 115, la Sicula per 15 : lo Stato avrebbe proceduto al riscatto del materiale stesso al termine della concessione.

Atteso tale obbligo, e in base al principio che il Capitale deve trovare una sufficiente remunerazione, per le somme sopraspecificate viene stabilito un corrispettivo a parte, nella misura fissa annua del 5,79 lordo per cento a carico dello Stato : in sostanza si trattava di un vero e proprio prestito.

Si sarebbe potuto includere tale compenso nella parte dovuta alle Società per le spese d'esercizio, ma evidentemente si tenne conto



che lo Stato ne avrebbe avuto danno, in quanto, aumentando il prodotto lordo con lo sviluppo dei traffici, le Società avrebbero goduto di un interesse sempre maggiore.

Le somme ricavate con la vendita del materiale dovevano essere impiegate, fino alla concorrenza di 135 milioni, per rimettere in buono assetto, dentro quattro anni, le ferrovie consegnate agli esercenti, e il residuo per provvedere alla costruzione delle linee deliberate con la legge del luglio 1879.

Allo spirare della concessione lo Stato — come si è detto — riacquisterà il materiale (e gli approvvigionamenti) allo stesso prezzo di acquisto, diminuito beninteso delle perdite e dei deprezzamenti verificatisi per mancata o difettosa manutenzione.

Alle Meridionali, che cedono senza corrispettivo il proprio materiale rotabile e d'esercizio nonchè gli approvvigionamenti, viene mantenuta la sovvenzione annua di circa 32 milioni di lire prevista nelle convenzioni del 1865.

Le Società s'impegnano a costruire, sia a prezzo prestabilito sia a rimborso di spese, le linee classificate nella legge del 1879, nell'ordine che il Governo indicherà e conformemente ai progetti dal medesimo approvati.

Il Governo potrà esigere che le Società compiano complessivamente ogni anno fino a 102 milioni di lavori, e cioè 50 milioni la Mediterranea, 40 l'Adriatica e 12 la Sicula.

Le Società, agendo come veri strumenti di tesoreria, si procureranno i fondi necessari mediante l'emissione di obbligazioni 3 %, rimborsabili in 90 anni, di cui lo Stato garantirà gli interessi e l'ammortamento (1).

Prendendosi per base i risultati conosciuti, il prodotto lordo viene calcolato in L. 112 milioni per la Mediterranea, in 100 per l'Adriatica, in 8 milioni e mezzo per la Sicula.

La divisione del prodotto fra Stato e Società viene regolata nel modo seguente.

Le Società Mediterranea e Adriatica riterranno il 62,50 per cento per coprire tutte le spese di esercizio poste a loro carico e il 27,50 per cento spetterà allo Stato.

(1) È evidente che nel pensiero del Ministro Genala la partecipazione al prodotto delle ferrovie doveva coprire questo carico, la cui progressione, d'altra parte, poteva essere sempre ritardata, rallentando il ritmo dei lavori di costruzione.

Il 10 per cento sarà destinato ai fondi di riserva e per corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e d'esercizio.

La Società Sicula riterrà l'82 per cento e soltanto il 3 per cento spetterà allo Stato.

Il 15 per cento sarà destinato al fondo di riserva e alla Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Ove il prodotto delle reti continentali sorpassi quello come sopra previsto, il sovrappiù, fino a 50 milioni, verrà ripartito in ragione del 56 per cento a favore della Società, del 28 a favore dello Stato e del 16 a favore dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Per la rete Sicula, verificandosi un prodotto superiore al previsto, verrà attribuito il 72 per cento alla Società, il 6 per cento allo Stato e il 22 per cento al fondo di riserva e alla Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Per le reti continentali, infine, il prodotto al disopra dei detti 50 milioni verrà ripartito, in ragione del 50 per cento alle Società, del 28 allo Stato e del 16 ai fondi e alla Cassa indicati : per la rete Sicula il prodotto lordo al disopra dei 15 milioni verrà ripartito in ragione del 62 per cento alla Società, del 10 allo Stato, del 22 ai fondi e alla Cassa indicati. Per tutte e tre le reti verrà destinato il 6 per cento alla diminuzione delle tariffe, nel modo che sarà stabilito dal Governo.

Con i fondi di riserva si dovrà provvedere ai danni causati da forza maggiore alle linee e alla rinnovazione dell'armamento e del materiale mobile.

Con le somme destinate alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, dovrà, invece, provvedersi all'impianto ed ampliamenti di stazioni ed officine, aumenti di argini stradali, e, in genere, come avverte la denominazione stessa della Cassa, a tutto ciò che rappresenta un aumento di patrimonio.

È appena il caso di avvertire che la riportata scala di suddivisione dei prodotti si basava sulla osservazione che il rapporto fra spese di esercizio e prodotto diminuisce con l'aumentare del traffico.

Infatti, arrivati a una certa quantità di traffico, si può, nella più parte dei casi, con una spesa di poco superiore a quella occorrente per tale quantità di traffico, sopperire alle esigenze di un traffico assai maggiore.

Il personale viene assunto dalle Società con lo stipendio già percepito sotto il precedente regime sino alla approvazione di un nuovo organico, e sono dettate norme per gli istituti di previdenza, a colmare i disavanzi dei quali lo Stato si obbliga a prelevare il 2 per

cento sulla propria quota di partecipazione al prodotto ultra iniziale delle reti Mediterranea ed Adriatica e l'1 per cento per la rete Sicula.

Viene stabilito che i prodotti dell'industria nazionale debbono essere preferiti quando, essendo pari nella bontà, il costo del prodotto nazionale, di fronte a quello di manifattura estera, franco delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna, non ecceda il 5 per cento.

Per quanto concerne le tariffe e condizioni di trasporto (1), viene imposta unità di norme, di prezzi generali, di nomenclatura e di classificazione, seguendosi al riguardo le proposte Baccarini del 1883, con un ribasso però del prezzo di molte voci.

In particolare, poi, ogni variazione delle tariffe deve essere approvata dal Governo e così pure le altre tariffe speciali e locali che ciascuna Società ritenga di proporre. In caso di straordinarie calamità, il Governo può imporre, senza compensi, temporanee riduzioni nei prezzi di trasporto dei generi di prima necessità fino al limite del 50 per cento. Per agevolare poi l'esportazione dei prodotti nazionali e il commercio di transito, il Governo ha facoltà di ordinare ribassi su qualunque voce, corrispondendo però alla Società, se questa non consente alla riduzione, la differenza tra il prodotto ottenuto e quello che si sarebbe avuto coi prezzi preesistenti.

Viene introdotto, inoltre, nel sistema tariffario il cumulo delle distanze di guisa che la tariffa si applica sul percorso totale sia che la merce percorra linee di diverse reti, sia che rimanga entro una rete sola. Per le tariffe a base differenziale viene stabilito un nuovo sistema di zona, in modo che alla maggiore distanza corrisponde sempre un minor prezzo.

Il Governo si riserva di determinare la classificazione e gli orari dei treni. Viene stabilito in linea di massima che non può diminuirsi la percorrenza complessiva dei treni sulle linee in esercizio nell'anno 1884; però per le linee complementari aperte nel corso di detto anno e sino al giorno di entrata in vigore delle concessioni, si stabilisce che i treni già attivati in numero maggiore di due debbono essere conservati in via di esperimento per sei mesi, e che, trascorso tale termine,

---

(1) Per la questione delle tariffe era in atto una vera agitazione nel paese, specialmente collegata con la questione agraria. Ordini del giorno di Comizi e Camere di Commercio erano pervenuti in gran numero al Ministero e alla Commissione parlamentare, e tutti eccitavano l'uno e l'altra a compiere diligenti e profondi studi sull'argomento per la migliore tutela della economia del paese.

può applicarsi alle linee in parola la disposizione relativa a quelle da aprirsi nel corso del contratto, disposizione che contempla l'obbligo di effettuare non meno di tre coppie di treni, quando il prodotto chilometrico non sia inferiore a L. 6.000.

Per le linee della rete principale, o che nella rete saranno incorporate, si stabilisce che, quando il prodotto relativo ai viaggiatori ed al trasporto merci a grande velocità raggiunga le L. 9000, il Governo possa ordinare l'effettuazione di una quarta coppia di treni. Nel caso che, per deviazione di traffico, si verifichi una diminuzione dei prodotti, è ammessa la riduzione del numero dei convogli: sulle linee principali, però, non dovranno mai essere meno di tre.

Viene, infine, previsto che, insorgendo questioni fra Governo e Società in ordine all'interpretazione e all'applicazione del contratto, le questioni stesse saranno deferite a un Collegio permanente di arbitri.

Il progetto Genala differisce molto dalle convenzioni elaborate dal Depretis e si presenta, in confronto del progetto Baccarini, assai più complesso, essendo diretto a risolvere in una sola volta tutte le questioni che possono sorgere intorno alle ferrovie. Regola, infatti, con l'esercizio delle vecchie linee, anche la costruzione e l'esercizio delle nuove. Mira ad assicurare la riparazione e manutenzione delle prime, e a fornire al Governo le somme necessarie per le seconde, nonchè a fornire al bilancio un introito destinato a coprire in parte quella spesa di circa due miliardi che è richiesta dall'attuazione della legge del 1879.

Risolve, infine, il problema delle tariffe e degli orari per tutta la estensione del territorio del Regno.

La discussione generale sulle Convenzioni, dinanzi alla Camera, ebbe inizio il 28 novembre 1884 e si protrasse, vivace ed acre, fino al 10 dicembre successivo.

La discussione degli articoli occupò i primi tre mesi del 1885.

In complesso furono necessarie 65 sedute, numero fino ad allora mai raggiunto per nessun altro progetto di legge.

Presero parte alla discussione 132 deputati. Il Ministro Genala parlò 130 volte, l'on. Baccarini 99 e l'on. Nervo 51. Furono svolti 282 emendamenti e 42 ordini del giorno.

Ma la curiosità della statistica non si ferma qui. La « Gazzetta del Popolo » s'incarica anche di farci sapere che per i resoconti stenografici si consumarono 143 chilogrammi di carta, si spesero L. 19.000

per la pubblicazione dei resoconti stessi e lire 24.000 per la pubblicazione dei sei volumi del progetto ed allegati (1).

Procedutosi alla votazione a scrutinio segreto, il progetto di legge fu approvato con voti 226 contro 203: ciò che conferma l'accanimento con il quale la questione dell'esercizio fu dibattuta.

Al Senato la relazione sulle convenzioni fu presentata, a nome dell'Ufficio Centrale, dall'on. Saracco.

Ne riferiamo la nobile chiusa, che è appunto un invito a definire al più presto una questione che avvelena gli animi degli uomini politici e turba profondamente il Paese.

« È tempo di uscir fuori da questo ambiente, dove si respira a disagio, e risalire ad aere più spirabile poichè, argomenti, siccome questi, non rimangono nei limiti delle alte e serene discussioni legislative, ma si ripercuotono nel paese, e ci trovano alimento, nel soffio pestifero delle passioni malsane. *Sat prata biberunt*, e l'ora è giunta di chiudere i rivoli. Si faccia una volta il silenzio sopra questa travagliata questione, che irrita e divide gli animi, e sarà ventura comune, poichè fra gli uomini di cuore che sono gli avversari di ieri, non vi sarà più altra gara, fuor quella di vincersi l'un l'altro, nelle prove di affetto e di devozione alla Patria.

« Con questo lieto augurio, che in noi è certezza, poniamo termine a questo già lungo discorso. Il concorso pieno e sincero di tutti gli uomini di buona volontà non sarà soverchio, perchè il Paese possa raccogliere i frutti del nuovo ordinamento ferroviario deliberato dal suo Parlamento ».

La discussione dinanzi alla Camera vitalizia, per quanto assai più breve, non mancò di contrasti.

Parlarono contro le convenzioni gli onorevoli Finali, Maiorana-Calatabiano e Consiglio.

Parlarono in favore gli onorevoli Brioschi, Cambray-Digny, Deodati e il relatore Saracco.

Nella seduta del 26 aprile 1885, dopo le dichiarazioni degli onorevoli Magliani (Ministro delle Finanze), Grimaldi (Ministro dell'Agricoltura), Genala (Ministro dei Lavori Pubblici) e Ricotti (Ministro della Guerra), il Senato approvò le Convenzioni con 113 voti a favore e 36 contro. Così il progetto, con notevoli modifiche, divenne la legge 27 aprile 1885, n. 3048.

In dipendenza del nuovo ordinamento della rete, fu necessario

(1) *Monitore delle Strade Ferrate*, anno 1885, n. 10.

provvedere allo stralcio delle antiche amministrazioni ed al riparto del personale, che dalle medesime dipendeva, fra le nuove Società.

Dovettero, inoltre, istituirsi le seguenti Commissioni di valutazione e consegna del materiale :

- 1° - per la valutazione e consegna del materiale rotabile ;
- 2° - per la valutazione del materiale d'esercizio ;
- 3° - per la valutazione degli approvvigionamenti ;
- 4° - per la consegna delle linee.

Tali Commissioni svolsero un lavoro assai gravoso.

La Commissione per la valutazione e consegna del materiale di esercizio per la rete Mediterranea durò tre anni ed eseguì 1.543 perizie.

Quella per la rete Adriatica durò, del pari, tre anni ed eseguì 1.302 perizie.

Quella per la rete Sicula durò poco meno di tre anni ed eseguì un numero di perizie che non ci è dato precisare, ma che fu certamente inferiore a quello indicato per la rete precedente.

Il Governo, infine, come aveva promesso in sede di discussione della legge dinanzi al Senato, provvide con R. D. 22 ottobre 1885 ad organizzare l'Amministrazione di Vigilanza e Sindacato sulle Ferrovie Italiane, sul servizio di navigazione in corrispondenza con le medesime e sul servizio delle nuove costruzioni ferroviarie.

Gli articoli 2 e 3 di detto R. Decreto stabiliscono :

L'Amministrazione centrale si compone :

- Dell'Ispettore Generale che la dirige,
- Di Ispettori Superiori,
- Del Comitato Superiore delle Strade Ferrate,
- Di cinque divisioni, compresa la Ragioneria,
- Del Gabinetto dell'Ispettore Generale.

L'Amministrazione esterna si divide in Circoli di Ispezione aventi ciascuno un ufficio retto da un Ispettore Capo, sotto la immediata dipendenza dell'Amministrazione centrale.

Sono istituiti 11 uffici di Circolo aventi sede in Milano, Torino, Roma, Napoli, Firenze, Bologna, Ancona, Verona, Foggia, Palermo e Cagliari.

Per i bisogni eventuali delle costruzioni si prevede la istituzione di uffici locali di direzione ed ispezione dei lavori (art. 4).

Gli altri articoli riguardano il trattamento del personale.

Successivamente, con Decreto Ministeriale in data 9 novembre

1885, si approva la ripartizione delle strade ferrate del Regno fra i diversi Circoli, ripartizione che, per ragioni di brevità, omettiamo.

Non sarà inopportuno mettere in rilievo che i limiti dell'azione dello Stato in materia di sorveglianza sulle ferrovie erano esattamente definiti dalla legge organica dei lavori pubblici.

Dichiara infatti tale legge che la sorveglianza governativa ha per iscopo di riconoscere se nell'interesse pubblico vengano adempiute le condizioni e gli obblighi imposti alle Società esercenti dalla legge, dai regolamenti e dagli atti di concessione, senza però incagliare la libera azione dei concessionari circa la scelta dei mezzi e delle persone con cui questi obblighi si eseguono.

Il regolamento 31 ottobre 1873 aveva già chiarito che il sindacato sulle ferrovie era di spettanza del Ministero dei Lavori Pubblici che lo esercitava a mezzo di un corpo di Ispettori e Commissari tecnici ed amministrativi.

In base alle predette disposizioni ogni rete aveva un proprio Commissario e, a seconda della sua estensione, un determinato numero di sotto-commissari, ingegneri ed applicati; nelle principali stazioni risiedeva un Delegato.

Ai Commissari erano attribuiti compiti assai vari e complessi che, fra l'altro, riguardavano la regolarità delle nomine del personale delle Società, l'esatta applicazione delle tariffe, il buon andamento del servizio postale e telegrafico, l'esatto adempimento dei lavori di manutenzione delle linee, il controllo dei prodotti e delle spese della Società.

Dovevano, inoltre, intervenire alle esperienze di nuovo apparecchi e nuovi sistemi di macchine, freni, vagoni ecc., dirigere sul luogo le inchieste in caso di incidenti, sorvegliare in genere l'esercizio su tutte le linee comprese nella propria giurisdizione, prendere in esame i regolamenti di manutenzione e di esercizio nonchè le proposte di modifica degli orari e delle tariffe e controllare i dati statistici forniti dalle Società.

Tale imponente mole di lavoro e la scarsità del personale del Commissariato (cento e undici impiegati in tutto) avevano reso impossibile un'azione costante e vigorosa.

L'istituzione dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie avvenuta, come si è detto, in virtù del R. Decreto 22 Ottobre 1885 si presentò, quindi, come la riforma che da più parti era vivamente reclamata.

Molte e notevoli differenze si riscontrano fra la preesistente Direzione Generale delle Ferrovie e l'Ufficio novellamente istituito. Accenniamo alle principali.

La Direzione Generale delle Ferrovie non aveva la necessaria autonomia in quanto faceva parte dell'amministrazione centrale dei Lavori Pubblici, mentre l'Ispettorato veniva a formare un'amministrazione distinta con personale suo proprio e con organi speciali.

La ripartizione degli affari fra le cinque divisioni (1) appare fatta con migliori criteri, e gli organi che dirigono ed amministrano e quelli che sorvegliano sono posti in grado di svolgere un'azione concorde in base alle reali esigenze del servizio.

La stessa ripartizione delle linee in più vaste circoscrizioni, mentre concentra utilmente il servizio di vigilanza, dà anche modo di apprezzare, con migliore esattezza ed uniformità, le deficienze che possono verificarsi e facilita lo studio dei mezzi atti ad eliminarle.

Infine, dato il minor numero dei contratti in vigore, il controllo dell'amministrazione diventa automaticamente molto più semplice e per ciò stesso molto più efficace.

\* \* \*

Riferendoci sempre all'attività del Parlamento, nel quinquennio 1881-1885, in ordine alle ferrovie, è da ricordare la legge del 5 giugno 1881, n. 240, che fu la prima legge modificatrice dei principi fondamentali sanciti dalla legge del 1879.

Mediante tale legge, oltre alle disposizioni relative ai concorsi degli Enti morali ed alle anticipazioni che essi potevano fare al Governo, venivano estese, a qualsivoglia sistema di costruzioni ed a qualsiasi larghezza di binario, le sovvenzioni previste dall'art. 12; veniva analogamente estesa la facoltà di concessione agli Enti morali prevista dall'art. 18 e, cosa ancor più importante, veniva estesa, anche alle linee contemplate nell'art. 2 della legge del 1879, la facoltà, concessa dall'art. 17, di affidarne all'industria privata la costruzione e l'esercizio, sempre quando non avesse a conseguirne perturbamento nel sistema generale e non ne venissero maggiori oneri per lo Stato. Si estesero, inoltre, le esenzioni dalle tasse di registro, nuovamente poi ristrette in seguito con la legge 14 luglio 1887, numero 4702.

Tralasciando di parlare delle leggi 5 luglio 1882, n. 875, e 22 marzo 1885, n. 3011, la prima diretta a ripartire i fondi tra le varie linee e

(1) Tante ne contava anche la Direzione Generale.



ad inserire talune altre linee nuove, e la seconda diretta a consentire la concessione delle linee della Sardegna, conviene accennare nuovamente alla legge 27 aprile 1885, n. 3048, la quale, per facilitare la costruzione delle ferrovie complementari, ridusse al quarto le quote di concorso, richieste agli enti interessati purchè questi avessero rinunciato al diritto di compartecipazione al prodotto netto; rese obbligatorio il contributo delle Provincie nella costruzione delle ferrovie complementari di terza categoria (tabella C) della legge del 1879, sopprimendo pertanto l'art. 6 della legge stessa e autorizzò infine, in aggiunta ai 1530 chilometri previsti dall'art. 10 della legge del 1879, la costruzione di altri 1000 chilometri di ferrovie secondarie di quarta categoria.

La concessione di queste ferrovie, per le quali lo Stato riduceva ad un decimo della spesa il concorso delle Provincie, attribuendosene, pertanto, i 9/10 per i quali si assegnava in bilancio una somma di novanta milioni, nella ipotesi che la spesa occorrente non superasse in media le centomila lire a chilometro, si presentava così vantaggiosa che, da parte degli Enti interessati, furono presentate numerosissime domande concernenti quasi 6.500 chilometri di nuove ferrovie.

Ricordiamo inoltre la discussione sul riscatto delle Meridionali e quella, molto movimentata ed interessante, sulla determinazione della rete delle ferrovie secondarie della Sardegna e sui relativi patti di concessione.

Merita, infine, di essere ricordato — per la sua importanza — il Decreto Reale emanato nel 1885, col quale venne istituita una Commissione cui fu affidato l'incarico di procedere all'esame comparativo delle domande presentate dalle Provincie, dai Comuni e loro Consorzi per la costruzione di strade ferrate di IV categoria e di fare, in base alle risultanze di tale esame, le proposte per la concessione di quelle linee che avesse giudicato meritevoli di essere comprese nei mille chilometri che il Governo era autorizzato a far costruire in forza dell'articolo 20 della legge 27 aprile 1885.

Il decreto stesso stabilisce i requisiti essenziali delle linee che possono aspirare alla concessione e le norme fondamentali da osservare nella scelta di quelle a cui si dovrà dare la preferenza.

\*  
\* \*

In esecuzione della legge 29 luglio 1879, n. 5002, furono nel quinquennio stipulate le convenzioni per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee :

*Nel 1881 :*

*Parma-Guastalla-Suzzara* (a sezione ridotta) al Consorzio appositamente costituitosi e del quale facevano parte la Provincia di Parma ed i Comuni interessati ;

*Ventoso-Guastalla* con diramazione da *Reggio a Carpi* (a sezione ridotta) alla Provincia di Reggio ;

*Arezzo-Fossato* (a sezione ridotta) a un Consorzio di Comuni delle Provincie di Arezzo e Perugia ;

*Bergamo-Ponte della Selva* (a sezione ridotta) alla Provincia di Bergamo ;

*Amandola-Adriatico* alla Provincia di Ascoli Piceno ;

*Rieti-Terni* alla Società delle Meridionali ;

*Pinerolo-Torre Pellice* alla Società esercente la linea Torino-Pinerolo, per la sola costruzione ;

*Poggibonsi-Colle Val d'Elsa* al Comune di Colle Val d'Elsa ;

*Albano-Porto d'Anzio* (27 novembre 1881) ;

*Terranova-Golfo Aranci* alla Compagnia Reale Ferrovie Sarde (1) ;

*Nel 1882 :*

*Como-Laveno e Malnate-Saronno* alla Provincia di Como ;

*Fossano-Ceva* (sezione ridotta) al Consorzio dei Comuni di Fossano, Mondovì e Ceva ;

*Cossato-Strona e Biella-Sagliano-Micca* alla Società generale delle strade ferrate economiche di Bruxelles ;

*Monza-Besana* al Comune di Besana ;

*Bologna-Portomaggiore*, con diramazione a *Massa Lombarda*, alla Provincia di Bologna ;

*Misilmeri-Palermo* ad un Consorzio appositamente costituitosi ;

*Menaggio-Portezza e Luino-Fornasette* alla Banca della Svizzera Italiana ;

*Nel 1883 :*

*Lecce-Francavilla* con diramazione Nardò, ad un Consorzio di Comuni appositamente costituitosi ;

(1) Questa linea fu progettata per rendere più regolari le comunicazioni dell'Isola col continente, dato che in certe stagioni era in quei tempi assai difficile l'approdo a Terranova.

*Schio-Torrebelvicino* e *Schio-Piovene* con prolungamento ad Arsiero, alla Società in accomandita per ferrovie economiche nel Circondario di Schio ;

*Castellammare-Cancello* con diramazione a *Gragnano* ed ai porti di *Torre Annunziata* e di *Castellammare*, alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali ;

*Cremona-Borgo S. Donnino*, al Consorzio appositamente costituitosi ;

*Napoli-Pozzuoli-Cuma* alla Società delle Ferrovie Napoletane ;

*Novara-Saronno*, con prolungamento a Seregno, al signor Marco Visconti ;

*Udine-Palmanova-Portogruaro* alla Provincia di Udine ;

*Dogliani-Monchiero* al Comune di Dogliani ;

*Arezzo-Stia* (a sezione ridotta) al Consorzio appositamente costituitosi ;

*Suzzara-Ferrara* alla Provincia di Mantova ;

*Sassi-Superga* (funicolare sistema Agudio) alla città di Torino ;

*Fano-Santa Barbara* al Consorzio appositamente costituitosi ;

*Nel 1884 :*

*Udine-Cividale* alla Società Veneta di Imprese e Costruzioni pubbliche ;

*Camposampiero-Montebelluna* alla Provincia di Padova ;

*Besana-Oggiono*, in prolungamento di quella *Monza-Besana* al Comune di Besana ;

*Scandiano-Sassuolo*, in prolungamento di quella *Reggio-Scandiano* alla Provincia di Reggio Emilia ;

*Mariano-Cantù* al Comune di Cantù ;

*Fornasette-Ponte Tresa*, in prolungamento delle linee *Menaggio-Portezza* e *Luino-Fornasette*, alla Banca della Svizzera Italiana.

*Nel 1885 :*

*Modena-Vignola* (a sezione ridotta) alla Provincia di Modena ;  
ed altre di minore importanza.

\* \* \*

Nel quinquennio furono aperte all'esercizio numerose linee e sezioni di linee e precisamente :

*Nel 1881 :*

*Favarotta-Licata* (km. 18,245)

*Partinico-Castellammare del Golfo* (km. 20,250)

*Castellammare del Golfo-Castelvetrano* (km. 47,810)

*Terranova Pausania-Monti* (km. 22,170)

*Magazzinazzo-Roccapalumba Alia* (km. 19,360)

*Marianopoli-Magazzinazzo* (km. 16,720)

S. Caterina Xirbi-Marianopoli (km. 13,470)  
Pietralcina-Benevento (km. 13,268)  
ed altre minori.

*Nel 1882 :*

S. Giuliano del Sannio-Pietralcina (km. 47,600).  
Termoli-Larino (km. 36,660)  
Nocera Inferiore-Codola (km. 4,262)  
Rocca di Corno-Aquila degli Abruzzi (km. 24,350)  
Vinchiaturò-S. Giuliano del Sannio (km. 10,970)  
Garlasco-Cava Carbonara (km. 12,925)  
Bressana Bottarone-Broni (km. 13,267)  
Robbio-Mortara (km. 11,988)  
Confine Svizzero (Pino Confine)-Luino (km. 14,857)  
Luino-Laveno-Mombello (km. 14,567).  
Laveno M.-Sesto C.-Oleggio (km. 36,148)  
Pinerolo-Torre Pellice (km. 17,244)  
Mortara-Garlasco (km. 16,920)

*Nel 1883 ;*

Larino-Casacalenda Guardialfera (km. 12,570)  
Vercelli-Robbio (km. 15,528)  
Romagnano-Sesia-Vignale (km. 25,886)  
Sassuolo-Modena (km. 16,616, a sezione ridotta)  
Battipaglia-Agropoli (km. 29,550)  
Golfo Aranci-Terranova Pausania (km. 21,242)  
Parma-Fornovo (km. 22,960)  
Modena-Mirandola (km. 31,070 a sezione ridotta)  
Casacalenda G.-Campobasso (km. 37,980)  
Terni-Rocca di Corno (km. 78,890)  
Parma-Suzzara (km. 43,443)  
Ferrara-Argenta (km. 33,120)  
ed altri minori.

*Nel 1884 :*

Candela-Rocchetta S. Antonio (km. 10,947)  
Laveno-Gallarate (km. 31,236)  
Albano L.-Cecchina (km. 5,370)  
Cecchina-Nettuno (km. 32,255)  
Cornuda-Treviso (km. 27,330)  
Carmagnola-Bra (km. 20,350)  
Cavezzo-Finale (a sezione ridotta km. 20)

Saronno-Vedano-Olona-Malnate (km. 24)  
 Villa S. Giovanni-Reggio C. (km. 12,312)  
 Colorno-Parma (km. 15)  
 Giulianova-Teramo (km. 25,077)  
 Ravenna-Cervia (km. 21,190)  
 Fossano-Mondovì (km. 24,127 a sezione ridotta)  
 Adria-Loreo (km. 11,080)  
 Piadena-Casalmaggiore (km. 16,110)  
 Matelica-Albacina (km. 12,340)  
 Napoli-Nola (km. 26,790 a sezione ridotta)  
 Portocivitanova-Pausola (km. 21,720)  
 Mandela-Sambuci-Tivoli (km. 14,080)  
 Zollino-Nardò (km. 17,720)  
 ed altri tronchi di minore importanza.

*Nel 1885 :*

Ponte Tresa-Luino (km. 12,104 a sezione ridotta)  
 Torrelvicino-Schio-Arsiero (km. 22,380 a sezione ridotta) :  
 Cancellor-Torre Annunziata (km. 30,928)  
 Montagnana-Monselice (km. 24,210)  
 Sondrio-Colico (km. 40,293)  
 Brescia-Iseo (km. 23,786)  
 S. Donà di Piave-Mestre (km. 32,680)  
 Vigone-Saluzzo (km. 23,366)  
 Foggia-Manfredonia (km. 35,684)  
 Motta di Livenza-Treviso (km. 34,710)  
 Ivrea-Donnaz (km. 18,740)  
 Nardò-Gallipoli (km. 17,011)  
 ed altre minori.

**In complesso furono aperti all'esercizio :**

Nel 1881 . . . . .	Km. 185,074
» 1882 . . . . .	» 246,950
» 1883 . . . . .	» 396,006
» 1884 . . . . .	» 443,147
» 1885 . . . . .	» 411,359

## PERIODO DAL 1886 AL 1890

**SOMMARIO:** Provvedimenti per l'attuazione del programma di costruzioni ferroviarie. — Legge 24 Luglio 1887, n. 4785. — Legge 20 Luglio 1888, n. 5550. — Concessioni di costruzione e di esercizio accordate nel quinquennio. — Principali linee ultimate nel quinquennio. — Lunghezza della rete italiana al 31 dicembre 1890. — Risultati economici dell'esercizio dal 1860 al 1892.

Il periodo in esame si presenta storicamente definito da quell'insieme di impegni finanziari che il Governo volle deliberatamente assumere per attuare, con perentoria risolutezza, il programma di costruzioni ferroviarie stabilito con la legge del 1879.

Nella valutazione delle spese, il legislatore del 1879 aveva visto corto (1) ed ora, perchè non andasse delusa la legittima aspettativa delle popolazioni interessate, s'imponevano provvedimenti d'eccezione.

Tali provvedimenti furono adottati nonostante le recriminazioni, spesso vivaci, di chi non stimava necessario, ma anzi dannoso, uno sviluppo della rete ferroviaria che non fosse rigorosamente commisurato alle effettive esigenze industriali e commerciali del Paese, nonchè alla mobilità della nostra popolazione.

Non si può negare che in questo periodo molte linee siano state costruite più per idealità programmatica che per dispotiche ragioni di utilitarismo o di convenienza pratica; tuttavia, lo sforzo di un consapevole idealismo, se può avere sopravanzato l'incremento e,

(1) Si può sicuramente affermare che nella legge del 1879 tutto era stato preveduto fuorchè l'errore colossale dei preventivi, giacchè la detta legge era stata fatta non da tecnici ma da uomini politici ansiosi soltanto di soddisfare a bisogni di carattere politico. Le previsioni — come ricordava il Baccharini nel discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 25 gennaio 1887 — furono dedotte da affrettati progetti di ingegneri, sia appartenenti alle Società che esercitavano le reti dello Stato, sia appartenenti a Società che domandavano concessioni dell'una o dell'altra linea. Appena il 5 per cento dei progetti era stato redatto con sufficiente accuratezza dagli ingegneri del Corpo del Genio Civile.

per qualche zona, la stessa nascita di importanti industrie e commerci, ha, nondimeno, con le lucenti guide di ferro, posto un segno di fede nelle forze materiali e spirituali del giovine regno e a queste fornito un poderoso strumento di sviluppo.

Di proposito rinunciamo alle minute considerazioni tecniche ed economiche cui l'esame dei cennati provvedimenti ci richiamerebbe, e ci limitiamo, per brevità, a dare degli stessi sommaria notizia.

Un disegno di legge assai importante, se non il più importante, fu quello presentato alla Camera dei Deputati nel 1887 per autorizzare la spesa di L. 90.766.611,57 richiesta :

1° - dalle maggiori spese occorrenti per la costruzione delle strade ferrate Toscano - Liguri e Calabro - Sicule del secondo e terzo periodo ;

2° - dai lavori in conto capitale delle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Calabro - Sicule ;

3° - dagli approvvigionamenti per le ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Calabro - Sicule, nonchè per far fronte alle perdite incontrate nell'esercizio governativo degli opifici metallurgici di Pietrarsa e dei Granili e l'acquisto della ferrovia Novara - Cava d'Alzo.

L'on. Federico Gabelli, portavoce degli oppositori, volle riassumere il suo pensiero con un'osservazione misuratamente ironica (1).

« Il Presidente del Consiglio » — egli disse — « ha definito la legge del 1879 il monumento della XIV legislatura.

« È la quarta volta che il Parlamento è chiamato a mettere i puntelli a quel monumento ! ».

Esula da noi l'idea di velare, con un'ombra ingenerosa, la figura del Gabelli che, nonostante si vantasse più di una volta di aver combattuto e di combattere tutti i ministri passati, presenti e futuri (2), fu indubbiamente fra gli uomini politici più benemeriti in fatto di studi ferroviari.

Rileviamo solo che particolari contingenze tolgono, a volte, ad uomini insigni ed animati dal desiderio dell'ottimo, la possibilità di vedere grande e lontano : e tolgono loro — anche se più di rado — quell'ideale slancio avveniristico che spingerebbe i più generosi a puntellare, ove occorresse, col proprio cuore, i monumenti in cui insiste la vita e la forza della Patria.

(1) Tornata del 3 luglio 1887.

(2) BACCARINI, *Discorsi politici*, pag. 225.

Dell'esile gruppo che tentava di agire da freno inibente del meccanismo economico nazionale non facevano certo parte gli esponenti delle forze armate, ai quali premeva anzi accrescere, con celere ritmo, la sicurezza della Nazione.

Il disegno di legge in esame, che poi diventò la legge 24 luglio 1887, n. 4785, autorizzava la maggiore spesa di L. 121.000.000, per la costruzione delle ferrovie secondarie.

Una notevole disposizione, inserita in detta legge, fu quella che ebbe per iscopo di eccitare l'industria privata a chiedere la concessione delle linee per le quali tale forma era stata autorizzata dallo articolo 12 della legge del 1879: fu cioè stabilito di aumentare, da L. 1.000 a L. 3.000, l'ammontare della sovvenzione chilometrica e di portare da 35 a 70 anni la sua durata, disponendo, in pari tempo, che le norme ed i criteri, da seguire per la concessione di dette sovvenzioni, avrebbero dovuto formare oggetto di un Decreto Reale da sanzionarsi per legge: ciò che ebbe esecuzione col R. Decreto 25 dicembre 1887, n. 5172 bis, e con la legge 30 giugno 1889, n. 6183.

Il notevole miglioramento, come sopra stabilito, delle condizioni essenziali per le concessioni ferroviarie si manteneva, pur tuttavia, di molto inferiore alle condizioni dell'accollo, da parte dello Stato, dei 9/10 della spesa di costruzione, come era stato stabilito per i mille nuovi chilometri autorizzati dalla legge del 1885: vero è che tale disposizione legislativa, pur essendo stata, a distanza di tempo, rievocata, non ebbe mai applicazione.

Infatti ricordiamo che, nella seduta del 4 maggio 1903, il Ministro dei Lavori Pubblici Balenzano, rispondendo all'on. Majorana, dichiarò lealmente, come già molti anni prima aveva lasciato intendere l'on. Tittoni, che i mille chilometri autorizzati dalla ripetuta legge del 1885, e più particolarmente le condizioni della loro costruzione, potevano oramai considerarsi decaduti, non potendo più riconoscersi l'esistenza di essi, come categoria speciale, dopo che la legge 27 giugno 1897, n. 228, aveva abbandonato il concetto della costruzione a cura dello Stato, rinviando ogni domanda di ferrovia al sistema delle concessioni con sussidio chilometrico.

Già con l'art. 3 della legge 24 luglio 1887 era stato previsto che, alle costruzioni delle ferrovie complementari, si sarebbe provveduto con leggi speciali ed all'uopo il Ministro Saracco, con un progetto di legge in data 2 febbraio 1888, invitava la Camera ad approvare talune convenzioni con le Società esercenti le reti principali, per la costruzione di diverse vie complementari: la Commissione parla-



mentare invitò, a sua volta, il Governo a completare le proposte in modo che esse riguardassero tutte le ferrovie complementari, ciò che lo stesso Ministro fece, presentando il 19 aprile successivo un nuovo progetto (Atti Parlamentari doc. n. 106 *bis*).

La Commissione, nella sua Relazione, rilevò che, col nuovo progetto, poteva dirsi definito tutto il problema della costruzione delle ferrovie complementari, restandone fuori soltanto i famosi mille chilometri autorizzati con la legge del 1885 che, come abbiamo detto, non furono più eseguiti.

Dai menzionati disegni di legge derivò la legge 20 luglio 1888, n. 5550, che, nella sua sostanza, precisò definitivamente il valore della qualifica di «ferrovia complementare».

Il primo dicembre 1888 il Ministro della Guerra, in nome anche del Ministro della Marina e di concerto col Ministro delle Finanze, presenta alla Camera dei Deputati un progetto per l'autorizzazione di spese straordinarie militari per gli esercizi 1889 e 1890.

A distanza di otto giorni il Ministro dei Lavori Pubblici presentò un altro progetto, concordato col Ministro della Guerra, per l'esecuzione di provvedimenti ferroviari-militari, consistenti in un congruo aumento della dotazione del materiale rotabile esistente, nella posa del secondo binario per alcune linee o tratti di linee aventi importanza strategica, nella posa di binari di allacciamento fra linee in esercizio, nell'ampliamento di alcune stazioni ed, infine, in lavori di minor conto interessanti il servizio della trazione di treni.

In vista degli scopi cui i lavori erano preordinati, veniva prevista una larga ingerenza dell'Autorità Militare nell'esame dei progetti e nella vigilanza e collaudo dei lavori.

Tralasciando ora di seguire particolarmente le vicissitudini parlamentari dei provvedimenti che ci occupano, passiamo senz'altro in rassegna quelli più importanti che, nel quinquennio, furono emanati sia per favorire le nuove costruzioni, sia per sopperire alle gravi deficienze di reddito verificatesi nell'esercizio delle tre reti principali.

Come abbiamo già detto, con legge 24 luglio 1887, n. 4785, fu autorizzata la maggiore spesa di L. 121.000.000 per la costruzione delle ferrovie secondarie.

Con legge 24 luglio 1887, n. 4771, fu autorizzato il Governo ad emettere tante obbligazioni ferroviarie 3 % quante occorre per ricavare la somma di L. 100.850.000 per provvedere alle spese occorrenti per strade ferrate.

Con legge 19 luglio 1888, n. 5452, fu data facoltà al Governo di

autorizzare l'emissione di altre obbligazioni ferroviarie 3 % per procurare al Tesoro dello Stato l'incasso effettivo di L. 162.000.000.

Con successivo Decreto Reale 11 ottobre 1888 vennero, infatti, autorizzate le Società delle Strade Ferrate Italiane a creare una nuova serie di 550.000 obbligazioni 3 % ammortizzabili, da valere in conto di quelle da emettersi per le costruzioni ferroviarie e per il servizio delle Casse degli aumenti patrimoniali a tutto il 30 giugno 1889; e si provvede alla ripartizione dei titoli fra le tre Società (Adriatica, Mediterranea, Sicula).

Con Decreto Reale 13 gennaio 1889, n. 5916, le Società delle Strade Ferrate Italiane furono autorizzate a creare una ulteriore serie di 182.700 obbligazioni 3 % ammortizzabili, da valere in conto di quelle da emettersi per le costruzioni ferroviarie e per il servizio delle Casse degli aumenti patrimoniali a tutto il 30 giugno 1889.

In correlazione ai cospicui provvedimenti finanziari, il quinquennio 1886-1890 presenta un'abbondante messe di convenzioni per la concessione della costruzione e dell'esercizio di nuove linee.

Citiamo per il 1886 le linee :

*Basaluzzo-Frugarolo*, alla Soc. An. della tranvia Novi Ligure-Ovada ;

*Verona-Caprino*, all'apposito Comitato promotore ;

*Rivarolo-Castelmonte Canavese*, alla Società An. per la Ferrovia Centrale e Tranvie del Canavese ;

*Padova-Chioggia*, all'Amministrazione Provinciale di Padova.

Degna di particolare nota la convenzione 28 luglio 1886 per la concessione, ad una Società appositamente costituitasi, delle Ferrovie Secondarie Sarde in base alla legge 22 marzo 1885, n. 3011, con una sovvenzione chilometrica di L. 9.950.

*Per il 1887 :*

*Napoli-Ottajano* (a sezione ridotta), alla Provincia di Napoli.

*Per il 1888 :*

*Subiaco-Mandela* al Sig. Desiderio Baccelli ;

*Per il 1889 :*

*Biella-Sagliano-Balma*, *Biella-Cossato-Vallemosso* e *Biella-Occhieppo-Mongrando*, alla Società Generale delle Ferrovie Economiche, con sede in Bruxelles, in sostituzione della concessione delle linee a sezione ridotta *Biella-Sagliano-Micca* e *Cossato-Strona* ;

*Catania-Giarre e Riposto* per Misterbianco, Biancavilla, Oderno, Bronte, Randazzo, Piedimonte con diramazione dalla stazione di Riposto alla marina (Circumetnea), al Consorzio appositamente costituito con il R. Decreto 31 dicembre 1883, n. 1833.

*Per il 1890 :*

*Reggio-Scandiano-Sassuolo*, alla Provincia di Reggio Emilia.

Alle convenzioni sopraindicate, vanno aggiunte quelle stipulate con le tre maggiori Società ferroviarie italiane, approvate dal Parlamento nel 1880 con la legge sui provvedimenti finanziari, e precisamente :

con la Società per le Strade Ferrate Meridionali (20 giugno 1888), per la concessione delle linee :

*Rocchetta-Melfi-Potenza ;*  
*Rocchetta-Melfi-Gioia Tauro ;*  
*Sulmona-Isernia ;*  
*Barletta-Spinazzola ;*

con la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo (21 giugno 1888), per la concessione delle linee :

*Velletri-Terracina ;*  
*Sparanise-Gaeta ;*  
*Genova-Asti ;*  
*Avellino-Rocchetta-Melfi ;*  
*Campiglia Marittima-Piombino ;*  
*Cuneo-Saluzzo ;*

con la Società delle Strade Ferrate della Sicilia (21 giugno 1888), per la concessione delle linee :

*Scordia-Caltagirone ;*  
*Noto-Licata ;*

Diramazione dalla *Stazione* al *Porto di Siracusa*.

\* \* \*

Nel periodo in esame fu ultimato un notevole complesso di linee e tronchi di linee che vennero ad integrare le tre reti principali in esercizio o ad unire fra loro importanti centri abitati.

Citiamo *per il 1886* le linee o tronchi di linea :

Taranto-Latiano (km. 47,409)  
 Mantova-Cerea (km. 37,864)  
 Siracusa-Noto (km. 32,240)  
 Varallo Sesia-Borgosesia (km. 12,290)  
 Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno (km. 27,798)  
 Cavallermaggiore-Moretta (km. 15,268)  
 Venafro-Caianello Vairano (km. 20,230)  
 Portogruaro-S. Donà di Piave (km. 26,554)  
 Cividale-Udine (km. 15,120)  
 Varese Nord-Laveno Nord (km. 22,303)  
 Donnaz-Aosta (km. 47,448)  
 Montebelluna-Camposampiero (km. 28,178)  
 Arezzo-Anghieri (km. 40,523 a sezione ridotta)  
 Palermo (S. Erasmo)-Villafrati (km. 33,739 a sezione ridotta)  
 Viterbo (Porta Fiorentina)-Attigliano (km. 39,062)  
 Chiavenna-Colico (km. 26,286)  
 Belluno-Cornuda (km. 57,906)  
 Latiano-Mesagne-Brindisi (km. 21,760)  
 Sicignano-Sala Consilina (km. 40,056)  
 Legnago-Montagnana (km. 13,737)  
 ed altri tronchi di minore lunghezza ;

*Per il 1887 :*

Faenza-Fognano (km. 16,975)  
 Persiceto-Bologna (km. 20,622)  
 Cefalù-Bivio Fiumetorto (km. 23,720)  
 Gravellona Toce-Orta Miasino (km. 16,830)  
 Castelrosso-Casale Popolo (km. 41,259)  
 Agropoli-Castelnuovo Vallo (km. 20,860)  
 Bologna-Budrio (km. 15,042)  
 Loreo-Chioggia (km. 20,150)  
 Cuneo-Robilante (km. 16,550)  
 Tivoli-Roma (km. 39,570)  
 Foggia-Lucera (km. 19,353)  
 ed altri tronchi di minore lunghezza.

*Per il 1888 :*

Modena-Vignola (km. 25,817 a sezione ridotta)  
 Sulmona-Cineto Romano (km. 114,771)  
 Arezzo-Pratovecchio-Stia (km. 44,069)  
 Casarsa-Portogruaro (km. 21,116)  
 Fognano-Marradi (17,335)

Udine-Palmanova (km. 18,044)  
 Palmanova-S. Giorgio di Nogaro (km. 11,362)  
 Domodossola-Gravellona Toce (km. 29,874)  
 Sassano Tegiario-Casalbuono (km. 19,210)  
 Pontremoli-Vezzano (km. 33,277)  
 Albate Camerlata-Lecco (km. 36,778)  
 Sermide-Ferrara (km. 32,500)  
 Macerata-S. Severino Marche (km. 28,408)  
 Monti-Tempio (km. 39,139 a sezione ridotta)  
 Cagliari-Mandas (km. 68,910 a sezione ridotta)  
 Bosa-Macomer (km. 48,103 a sezione ridotta)  
 Macomer-Tirso (km. 26,332 a sezione ridotta)  
 Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro (km. 31,512)  
 ed altri di minore lunghezza.

*Per il 1889 :*

Argenta-Ravenna (km. 39,500)  
 Cesenatico-Rimini (km. 21,231)  
 Tirso-Orotelli (km. 14,528 a sezione ridotta)  
 Orotelli-Nuoro (km. 21,478 a sezione ridotta)  
 Fornovo-Berceto (km. 22,080)  
 Sassari-Alghero (km. 34,201 a sezione ridotta)  
 Mandas-Meana Sardo (km. 59,830 a sezione ridotta)  
 Messina-S. Filippo Archi (km. 31,585)  
 Castelnuovo Vallo-Pisciotta (km. 17,170)  
 Usmate Carnate-Ponte S. Pietro Locate (km. 17,920)  
 Verona-Caprino (km. 34,109)  
 Ceva-Priola (km. 18,420)  
 Roma-Albano Laziale (km. 29,160)  
 Meana Sardo-Sorgono (km. 36,250 a sezione ridotta)  
 ed altri tronchi di minore lunghezza.

*Per il 1890 :*

Borgo S. Lorenzo-Firenze (km. 34,567)  
 Viareggio-Lucca (km. 22,002)  
 ed altri tronchi di minore lunghezza.

In complesso furono aperti all'esercizio (1) :

---

(1) Si tiene conto anche delle linee costruite nel territorio ancora soggetto all'Austria.

nel 1886 . . . . .	Km.	819,164
nel 1887 . . . . .	»	454,160
nel 1888 . . . . .	»	760,189
nel 1889 . . . . .	»	500,724
nel 1890 . . . . .	»	92,186

Al 31 dicembre 1890 la lunghezza assoluta in chilometri delle ferrovie italiane era di Km. 13.162, così distinte :

<i>Mediterranea</i> : rete principale . . .	Km.	4.126
reti secondarie . . .	»	674
		<hr/>
Totale	Km.	4.800
<i>Adriatica</i> : rete principale . . . .	Km.	4.047
reti secondarie . . . .	»	1.165
		<hr/>
Totale	Km.	5.212
<i>Sicula</i> : rete principale . . . . .	Km.	615
reti secondarie . . . . .	»	114
		<hr/>
Totale	Km.	729
<i>Ferrovie dello Stato</i> : esercitate dalla		
Soc. Veneta . . . . .	Km.	140
<i>Ferrovie Sarde</i> : Compagnia Reale .	Km.	411
Soc. Ferrovie Secondarie . . . . .	»	348
		<hr/>
Totale	Km.	899
<i>Ferrovie diverse</i> . . . . .	Km.	1.522

\*  
\* \*

Un'ultima notazione finanziaria.

Dal 1860 al 1890 i prodotti assoluti delle ferrovie, tanto lordi quanto netti, andarono aumentando con una certa uniformità, come risulta dal seguente specchio che abbiamo desunto da un fascicolo della Nuova Antologia del 1893 (1).

(1) « Sulle strade ferrate italiane esaminate sotto l'aspetto finanziario ».

## Risultati dell'esercizio.

Anni di esercizio	Strade ferrate in esercizio — Lunghezza media assoluta	Prodotti lordi (2)		Spese (3)		Prodotti netti		Rapporto per cento fra le spese e i prodotti lordi
		in complesso milioni	per km. migliaia	in complesso milioni	per km. migliaia	in complesso milioni	per km. migliaia	
1860	1.666	41.5	24.9	22.0	13.2	19.5	11.7	0.530
1865	3.569	60.8	17.0	33.8	9.3	27.4	7.7	0.549
1870	6.032	100.0	16.6	58.2	9.6	41.8	6.9	0.582
1875	7.046	145.9	19.5	93.2	12.6	52.0	6.9	0.641
1880	8.515	180.1	21.1	122.3	14.6	57.8	6.8	0.679
1885	10.292	215.9	21.0	155.0	15.1	60.9	5.8	0.718
1890	13.133	255.8	19.5	180.6	13.8	75.2	5.7	0.705
1892 (1)	13.720	253.0	18.4	178.0	13.0	75.0	5.4	0.704

(1) I dati relativi al 1892 sono approssimativi.

(2) Compresi gli introiti a rimborso spesa.

(3) Comprese le spese dei fondi di riserva.

## PERIODO DAL 1891 AL 1900

SOMMARIO: Depressione dell'esercizio ferroviario. — Revisione dei sistemi seguiti in materia di finanza ferroviaria. — Legge 14 gennaio 1897, n. 6. — Legge 27 dicembre 1896, n. 561 concernente le ferrovie economiche e le tramvie. — Legge 27 dicembre 1897, n. 228. — Prodotti e spese delle strade ferrate nel decennio. — Concessioni di costruzione ed esercizio accordate nel decennio. — Traforo del Sempione. — Linee aperte all'esercizio nel decennio.

È stato detto, con ardito ma felice raffronto, che il problema delle ferrovie rappresenta per gli italiani un amore infelice.

E, infatti, come per una bella ingrata, gli entusiasmi più accesi si alternano alle più malinconiche depressioni.

Siamo all'ora della depressione.

La prodigalità appassionata con la quale si perseguiva l'attuazione del programma di costruzioni deliberato nel 1879 viene ad urtarsi sempre più aspramente con i risultati negativi delle Convenzioni del 1885.

Come è noto, tali convenzioni poggiavano principalmente sullo incremento dei redditi ferroviari. Si era, cioè, partiti dal presupposto che le tre reti concesse avrebbero dato nel primo anno di esercizio un prodotto lordo iniziale non inferiore alle lire 216.000.000, e che questo prodotto, con l'intensificarsi del traffico, sarebbe andato sempre più aumentando fino a raggiungere nell'esercizio 1893-1894 una somma non inferiore alle lire 284.650.000.

Il presupposto risultò errato: e non può dirsi con certezza se in dipendenza di manchevolezze imputabili alle Società e al Governo, ovvero, come sembrerebbe più attendibile, in dipendenza della crisi generale che una impressionante contrazione del nostro movimento commerciale con l'estero provocò all'economia del Paese nel decennio 1887-1896 (1).

(1) Abbastanza obiettiva ci sembra, in proposito, la Relazione della Commissione Parlamentare sul disegno di legge presentato dal Ministro dei LL. PP. Tedesco



Sta di fatto che il prodotto lordo del primo anno fu di L. 202 milioni e 336.148,34 e, quindi, inferiore di lire 13.663.851,66 a quello previsto.

Nè le cose migliorarono negli anni successivi.

Secondo un computo del noto economista Boccoardo (1), dopo i primi nove anni di esercizio si ebbe una deficienza di introiti pari a L. 280.626.285,03 con una perdita per le Società di L. 161.490.967,58, per lo Stato di L. 75.714.498,39, e per i cosiddetti fondi speciali (riserve, Casse patrimoniali ecc.) di L. 43.420.819,06.

Le Casse degli aumenti patrimoniali delle tre reti, che, secondo le previsioni sui prodotti ultrainiziali, avrebbero dovuto disporre negli anni 1898-1899 di circa L. 104.546.100, si trovarono ad avere a tale data, poco più di dieci milioni e mezzo di lire, quantunque fossero state autorizzate, a favore di esse, emissioni di obbligazioni per complessivi 60 milioni di lire negli esercizi 1887-1888 e 1888-1889, e una ulteriore emissione di obbligazione per L. 84 milioni fosse stata disposta con la legge 30 dicembre 1888.

Bisogna però mettere in rilievo che la deplorabile situazione delle Casse non dipendeva soltanto dal mancato afflusso delle stabilite percentuali sui prodotti ultrainiziali ma anche da varie altre cause concomitanti quali l'aumentato costo del materiale mobile, l'inasprimento dei dazi doganali, e soprattutto il prelievo di ingenti somme per lavori di completamento delle nuove strade ferrate com-

---

nel 1904 per l'ordinamento delle ferrovie, e del quale ci occuperemo nel capitolo seguente.

In tale Relazione, parlandosi del congegno studiato dal Genala, si dice tra l'altro :

« La struttura sua amministrativa si dimostrò troppo complicata con attribuzioni non sempre chiaramente ben stabilite, donde obblighi e diritti per taluni casi incerti, dipendenze e ingerenze troppo intrecciate ; la distinzione in ferrovie principali e secondarie, con diverse remunerazioni per l'esercente, non favorevole al naturale istadamento del traffico ; i precetti da osservare per la sistemazione del personale, materia sempre gelosa e delicata, troppo vaghi, sicchè da un lato si credeva di aver fatto tutto, dall'altro si stimava di aver poco e non sicuramente ottenuto ; eccessiva la uniformità tecnica del servizio e delle tariffe, non sufficientemente pieghevole e adattabile alle circostanze di tempo, di luogo, di qualità.

« Ma dove gli errori, non tutti involontari, e i difetti dell'ordinamento si dimostrarono più evidenti e legittimarono le maggiori lagnanze, si fu nelle assegnazioni finanziarie, che dovevano mantenere vita alla macchina, accelerarne il moto, ingagliardirne i polsi e i muscoli.

« In parte, è vero, i tempi furono avversi ecc. ».

(1) *Monitore*, cit., anno 1894, n. 51.

plementari, somme che avrebbero dovuto essere attinte invece dal conto costruzioni.

A ciò devesi aggiungere che le obbligazioni ferroviarie cui abbiamo accennato non furono emesse in tutti i casi per i bisogni immediati delle Casse, ma per le necessità del Tesoro il quale, anzichè versare subito i proventi della commissione, li ritenne per sè lasciando alle Casse medesime l'onere del pagamento degli interessi delle obbligazioni emesse.

Tale la situazione da cui si originò il processo di revisione dei sistemi adottati dalla Finanza per fronteggiare le spese ferroviarie.

L'on. Di Rudinì, Presidente del Consiglio, in un discorso tenuto il 9 novembre 1891 in Milano sul programma economico del Governo, annunciò le nuove direttive di marcia.

Riportiamo dal discorso stesso il seguente brano, che si riferisce alle ferrovie.

« Fummo in passato sedotti da un sofisma abbagliante. Le ferrovie, si disse, accrescono la produttività del Paese; quindi non rappresentano spese effettive, ma trasformazioni di capitali, perchè costituiscono per lo Stato un patrimonio nuovo che compensa di ogni dispendio. Così ragionando, nel 1878, si iscrissero, in uscita, le spese ferroviarie in una categoria speciale, e in entrata fu posta una categoria corrispondente, non alimentata da entrate effettive, ma da emissioni di nuova rendita. Cullandosi nella illusione che i capitali investiti nelle ferrovie si sarebbero trasformati ma non consumati, si ruppero le dighe, si vinse ogni freno, fu oltrepassato ogni limite di prudenza nelle spese ferroviarie, le quali da 59 milioni che erano nel 1878, salirono fino a 298 milioni di lire nel solo anno finanziario 1887-1888, e dal 1878 ad oggi si raggiunse la cifra di 1.824 milioni.

« D'ora in poi le spese per ferrovie verranno comprese fra quelle effettive ».

Le stesse idee furono ribadite dall'on. Luzzatti, Ministro del Tesoro, nella esposizione finanziaria fatta alla Camera dei Deputati nella seduta del 1º dicembre 1891. Egli divise la recente storia del bilancio italiano in tre periodi, per constatare che nel primo periodo (1875-1877) le spese per costruzioni ferroviarie ammontanti a 155 milioni di lire erano state fronteggiate per 105 milioni con debiti e pel resto con entrate effettive; che nel secondo periodo (1878-1881) tutte le spese per costruzioni ferroviarie erano state sostenute con debiti; che nel terzo periodo (1882-1891) perfino ad una parte delle

pensioni si era provveduto con debiti. Concluse la sua esposizione dichiarando che il Governo era indotto a comprendere tra le spese effettive anche le spese per le strade ferrate e per le pensioni, e a ridurre a 30 milioni le spese per costruzioni ferroviarie.

Per quanto concerne le Casse patrimoniali, il Governo, per le considerazioni che abbiamo riferite, aveva invece riconosciuta già la necessità di rafforzarle e si era, pertanto, riservato di presentare un disegno di legge inteso a fissare un concorso stabile annuo a favore di esse, a fondo perduto.

Le vicende politiche impedirono al Gabinetto Di Rudini di presentare tale disegno di legge.

L'idea fu ripresa dal Ministro Grimaldi, succeduto al Luzzatti.

Nell'esposizione finanziaria fatta alla Camera nella tornata dell'11 febbraio 1893, il Grimaldi dichiarò che, a provvedere alla liquidazione del passato ed ai più urgenti bisogni per le ferrovie in esercizio, il Governo avrebbe proposto di portare il concorso dello Stato alle Casse patrimoniali ferroviarie, nell'esercizio 1893-1894 e nei quattro successivi, alla cifra di sette milioni e mezzo da darsi a fondo perduto.

E, in effetti, un'apposito disegno di legge fu presentato al Parlamento nella seduta del 26 febbraio 1894: ma incontrò acerbe opposizioni e non fu approvato.

Altro disegno di legge venne, con analoghi intenti, presentato alla Camera dei Deputati, e da questa approvato, nel 1896. Ma prima di essere portato alla discussione del Senato, il ministro del tempo lo ritirò, sostituendolo con altri più complessi provvedimenti che formarono oggetto della legge 14 gennaio 1897, n. 6.

Con tale legge il Tesoro assunse a proprio carico il pagamento degli interessi e della quota annuale di ammortamento per i prestiti già contratti dalle Casse con una spesa varia dai 7 agli 8 milioni all'anno.

In un periodo che, come quello in esame, può ben dirsi, di anemia ferroviaria, riveste speciale importanza un progetto di legge presentato dal Governo, presieduto dal Peruzzi ed avente ai LL. PP. il Colombo, il 29 maggio 1896 allo scopo di aumentare a L. 4.000 a chilometro, il massimo della sovvenzione governativa da accordarsi per le ferrovie che venissero richieste in concessione dall'industria privata: ma tale progetto non ebbe seguito.

Fu invece adempiuto ad un impegno che era stato da tempo assunto dal Governo, con la presentazione di un progetto che, pur attraverso discussioni e opposizioni, divenne la legge 27 dicembre

1896, n. 561, diretta a disciplinare le tramvie a trazione meccanica ed insieme ad esse talune ferrovie dichiarate economiche e delle quali furono indicate le caratteristiche atte a distinguerle dalle altre ferrovie.

Il rivolgimento più importante fu compiuto dal Ministero Di Rudini, succeduto al Crispi, col presentare il progetto, divenuto poi la legge 27 giugno 1897, n. 228, la quale cancellò gli stanziamenti per tutte le linee e tronchi non ancora iniziati, stabilendo che non potessero iniziarsene di nuovi se non mediante apposite leggi speciali. Un vero colpo di spugna!

Contemporaneamente la stessa legge aumentò a L. 5.000 il sussidio chilometrico che poteva essere accordato per 70 anni alle linee classificate e previste dalle leggi del 29 luglio 1879 e del 20 luglio 1888.

Tale aumento non fu però sufficiente a far sostituire l'industria privata allo Stato nella costruzione delle ferrovie complementari, d'onde la necessità di aumentare la misura del sussidio sia per le ferrovie complementari come per le cosiddette ferrovie pubbliche, al che fu provveduto con la legge 30 aprile 1899, n. 168, la quale elevò a L. 6.000 il limite del sussidio da concedersi alle linee indicate nella legge del 27 giugno 1897 ed a L. 5.000 il limite massimo della sovvenzione chilometrica da accordarsi, fino ad un periodo di 70 anni, alle ferrovie pubbliche non ancora designate o promesse con leggi precedenti per le quali vigeva ancora il vecchio limite di L. 3.000 stabilito dall'art. 5 della legge 24 luglio 1887.

Senonchè anche il nuovo aumento apparve insufficiente appena deliberato, tanto che il Ministro dei LL. PP. Lacava — che era stato il proponente della legge — discutendosi nel febbraio del 1900 il bilancio del suo Ministero, annunciava lo studio di una nuova legge per aumentare ulteriormente il sussidio chilometrico.

L'attuazione del proposito così enunciato dal Ministro Lacava fu però notevolmente ritardato dalle condizioni generali del Paese e da quelle particolari della Camera a causa delle imminenti elezioni generali e più ancora delle varie crisi ministeriali succedutesi, in quel periodo, a brevissima distanza l'una dall'altra.

L'incongrua e tentennante legislazione di quell'epoca diede pertanto risultati pressochè negativi.

La situazione quale si presenta fin dal 1894 (e si protrasse fino al 1905), è così delineata da Alfonso Campagna nel suo libro «Esercizio di Stato o Esercizio privato?» edito nel 1904:

«Nell'ora presente, adunque, quali risultati si debbono consta-

tare, e quanti errori in luogo dell'assetto definitivo delle ferrovie italiane, tanto vantato e preconizzato nell'84, con la miriade di speranze e promesse migliori, sia nel servizio e quindi in beneficio del pubblico, come per il funzionamento delle Casse patrimoniali ecc. e dell'organico in favore degli impiegati e del servizio ?

« Ahimè non è tempo di recriminare, ma di agire : oggi lo Stato è scontento ; gl'impiegati ugualmente scontenti ed urlano ; il pubblico — non è d'uopo dirlo — più che scontento, ulula addirittura ; ogni altra dimostrazione per chiarire ed avvalorare l'opinione che la legge dell'85 fu un errore, diviene superflua.

« Dall'ottimismo di dieci anni or sono, oggi siamo caduti in un pessimismo che degenera in esagerazioni ; ciò è male, perchè offusca ogni serenità di criterio per lo studio sui provvedimenti da adottare ».

In vista appunto della opportunità di studiare tempestivamente quale ordinamento fosse da darsi alle strade ferrate alla scadenza del primo ventennio di esercizio privato delle tre reti principali, fu istituita, con D. R. 11 novembre 1898, un'apposita Commissione della quale furono chiamati a far parte autorevoli persone dei due rami del Parlamento e funzionari delle Amministrazioni dello Stato più direttamente interessate.

La Commissione protrasse, come vedremo, i suoi lavori per vari anni, e lo stato di disagio e di depressione non venne a cessare se non col passaggio delle ferrovie allo Stato.

\* \* \*

I prodotti e le spese per l'esercizio delle strade ferrate nel decennio in esame appaiono dallo specchio seguente (1) :

---

(1) « Dalla relazione sull'esercizio delle strade ferrate italiane per l'anno 1902 » pubblicato a cura dell'Ispettorato governativo delle ferrovie.

Anni	Lunghezza media esercita nell'anno km.	Prodotti complessivi Lire	Spese d'esercizio Lire	Differenze
1891	13.217	257.072.507	178.459.705	78.612.802
1892	13.662	253.135.975	174.151.182	78.984.793
1893	14.280	250.859.149	175.276.613	75.582.536
1894	14.756	255.959.682	178.168.033	77.791.589
1895	15.217	260.236.489	182.612.742	77.623.747
1896	15.499	268.873.427	188.971.728	79.901.699
1897	15.570	279.810.833	198.317.567	81.493.266
1898	15.753	289.588.500	202.315.078	87.273.422
1899	15.819	305.764.482	216.847.918	88.916.564
1900	15.847	318.366.324	239.516.399	78.849.925

\*  
\* \* \*

Come per i periodi precedenti, diamo un elenco delle principali convenzioni stipulate nel decennio 1891-1900 per la concessione di nuove linee.

*Nel 1891 :*

*Varese-Porto Ceresio* alla Società delle ferrovie per la rete Adriatica :  
*Cento-S. Giovanni in Persiceto* al Signor Neppi-Modona.

*Nel 1892 :*

*S. Ellero-Saltino.*

*Nel 1893 :*

*Corleone-S. Carlo.*

*Nel 1894 :*

*Tortona-Castelnuovo Scrivia* all'apposito Consorzio rappresentato dall'avv. Lanfranco Costa.

*Nel 1896 :*

*Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone* (tronco della ferrovia Isernia-Campobasso) alla Società per le strade ferrate Meridionali.

*Balsorano-Avezzano* (tronco della nuova ferrovia Roccasecca-Avezzano) alla predetta Società.

*Capizzano-Mercato Sanseverino* (tronco della nuova ferrovia Salerno-Mercato Sanseverino) sempre alla predetta Società.

Nel 1898 furono stipulate inoltre due convenzioni tra il Governo e la Società Mediterranea per l'aumento della dotazione del materiale rotabile e per elevare il limite massimo della sovvenzione governativa a L. 5.000 per chilometro per una durata non eccedente i 40 anni.

\*  
\* \* \*

Un più largo cenno illustrativo merita la Convenzione stipulata in data 22 febbraio 1896 fra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e del Tesoro ed i Signori Ernesto Rochonnet e Giulio Dumur, rappresentanti della Società Ferroviaria Giura-Simplon, per la concessione alla Società medesima di una ferrovia, attraverso il Sempione, dal Confine Italo-Svizzero ad Iselle (1).

Col trattato di Berna del 25 novembre 1895 il Governo Italiano si era impegnato a concedere il detto tronco con una sovvenzione annua di L. 66.000 per tutta la durata della concessione (99 anni) e a far costruire una linea di accesso alla progettata galleria da Domodossola ad Iselle. Furono, inoltre, concessi dal Governo e dalle Provincie e Comuni interessati, sussidi a fondo perduto per un ammontare di L. 4.000.000.

Detto trattato fu dal Parlamento approvato nel dicembre del 1896, senza notevoli opposizioni in vista dei vantaggi che il movimento dei viaggiatori e le molteplici relazioni fra l'Italia, la Svizzera, la Francia e l'Inghilterra avrebbero tratto dalla costruzione della linea del Sempione.

E, per vero, questa linea si presentava, tanto rispetto al Brennero quanto rispetto alle linee del Gottardo e del Cenisio, come la più breve per congiungere le città di Genova, Milano, Trieste, Venezia e Piacenza a Parigi e a Calais.

---

(1) Nel programma di Cavour per il risorgimento economico del Paese era prevista tanto la linea per la vallata del Rodano che quella per il Sempione.

Già fino dal 29 novembre 1856 il grande statista aveva firmato col Paleocapa, una convenzione per la concessione alla Compagnia della « Ligne d'Italie » di una ferrovia attraverso il Sempione, la quale, approvata dal Parlamento, relatore l'on. Saracco, fu sanzionata con la legge 12 giugno 1857, ma non ebbe seguito.

La relazione al disegno di legge per l'approvazione del Trattato in parola illustra ampiamente i vantaggi che noi abbiamo appena accennati. Il brano che da essa stralciamo riverbera una vividissima luce sulla meravigliosa gagliardia della nostra razza, che senza misurare nè le fatiche nè il sangue, per tutti i lavori più duri, in tutte le plaghe del mondo, ha dato un contributo che nessun altro popolo può vantare maggiore.

«Ma un beneficio immediato e speciale che l'Italia conseguirà da quella grandiosa costruzione, sarà quello di procurare lavoro per un lungo periodo di tempo a migliaia di operai italiani, senza che essi abbiano ad esulare in lontane regioni. I nostri minatori, ricercati in tutte le parti del mondo, per i lavori sotterranei, verranno certamente occupati nell'uno e nell'altro imbocco, ai confini d'Italia, e sotto l'osservanza di minute e rigorose regole igieniche; ed altro lavoro troveranno pure nella costruzione del tronco Iselle - Domodossola e delle altre linee di accesso».

I nostri operai, infatti, accorsero in grande numero a Briga, in territorio Svizzero, ed a Iselle, in territorio italiano, per prendere parte attiva al ciclopico lavoro.

Giova rammentare al riguardo che il villaggio svizzero di Naters che, prima dell'inizio dell'opera, contava 1064 abitanti, dei quali 11 soltanto italiani, risultò avere nel 1900 una popolazione di 3951 abitanti dei quali ben 2540 italiani.

Può, quindi, affermarsi con legittimo orgoglio che l'aspra roccia del Sempione fu domata, per quasi tutta la lunghezza del traforo, dalle solide braccia e dall'intrepido cuore dei nostri lavoratori.

E non fu senza dolorose perdite.

Dal lato di Briga si ebbero, infatti, a deplorare 17 casi di morte, oltre a quattro di inabilità permanente e 111 di inabilità parziale; dal lato di Iselle 15 casi di morte, oltre a quattro di inabilità permanente e 175 di inabilità parziale.

Le disgrazie e le ferite furono in totale 4770 a Briga e 3700 a Iselle (1).

Il traforo, lungo Km. 19,779 fu ultimato nel 1905 e costò circa 90 milioni.

(1) Maggiori ragguagli sulla partecipazione italiana all'opera fornisce A. FERRUCCI, *Il traforo del Sempione e i passaggi alpini*, Torino, Bocca.



\*  
\*  
\*

La esistente linea ferroviaria Novara-Gozzano-Domodossola non poteva, quale linea d'accesso al Sempione, soddisfare gli interessi di tutte le regioni e, in particolare, quelli di Milano e di Torino (1).

Veniva, pertanto, appaltato alla Mediterranea il tronco Iselle-Domodossola (km. 18,518) che, per le difficoltà incontrate specie nell'apertura di gallerie, venne a costare circa L. 1.236.000 al chilometro.

Milano, poi, reclamava la costruzione del tronco ferroviario Gravellona-Arona che avrebbe abbreviato di 15 km. il percorso da Domodossola alla capitale lombarda; Torino richiedeva, invece, la costruzione del tronco trasversale Santhià-Borgomanero, in difetto del quale il percorso Torino-Losanna per Modane sarebbe rimasto sempre più breve di quello per il Sempione.

Con legge 3 agosto 1898 il Governo veniva autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio di una linea fra Santhià e Borgomanero con un sussidio chilometrico di L. 5.000 per 75 anni. Si prevedeva, con la legge stessa, anche la concessione della linea Arona-Gravellona, rimanendo altresì stabilito che, all'apertura del Sempione, e a decorrere dal 1° luglio 1905, quand'anche le predette due linee non fossero state ancora aperte all'esercizio, si sarebbe tenuto conto nelle tariffe dei rispettivi abbreviamenti ferroviari.

La linea Domodossola-Arona (lunga km. 55,547), fu domandata dalla Deputazione Provinciale di Milano e la Santhià-Borgomanero (lunga km. 48,421) dal Comune di Torino.

Tutte e due le linee furono aperte all'esercizio il 16 gennaio 1905. Il 4 gennaio 1906 fu aperta all'esercizio anche la linea Borgomanero-Arona lunga km. 16,589.

In dipendenza della costruzione della ferrovia attraverso il Sempione, il nostro Paese incontrò una spesa di L. 78.590.000, ripartita fra i seguenti titoli:

(1) Circa il grave dissidio manifestatosi fra Milano e Torino in ordine al traffico del Sempione, Vedi: E. MOLA, *La ferrovia del Sempione e gli interessi italiani*, Roma, 1891. In sostanza Torino temeva che il Sempione avrebbe sottratto una parte del traffico al Cenisio.

Ferrovia Iselle-Domodossola . . . . .	L. 22.865.000
Ferrovia Domodossola-Arona . . . . .	» 28.350.000
Ferrovia Santhià-Borgomanero-Arona . . . . .	» 17.375.000
Stazione internazionale di Domodossola, spese di sorveglianza, di approvvigionamenti dopo il riscatto, ecc. »	10.000.000
Totale L.	78.590.000 (1)

\* \* \*

Indichiamo le linee e tronchi di linee aperte all'esercizio nel decennio, trascurando quelli di minore lunghezza.

## 1891

- Mori-Arco-Riva (km. 24,064 a sezione ridotta).
- Napoli-Ottaviano-S. Giuseppe (km. 23,232 a sezione ridotta).
- Ozieri-Chilivani (km. 9,252 a sezione ridotta).
- Benevento-Prata Pratola (km. 21,760).
- Terranova di Sicilia-Licata (km. 35,530).
- Barcellona-Oliveri Tindari (km. 15,580).
- Sora-Arce (km. 20,270).
- Rocchetta S. Antonio-Rapolla Lavello (km. 22,510).
- Nicotera-Gioia Tauro (km. 18,070).
- Noto-Modica (km. 59,450).
- Biella-Andorno-Balma (km. 12,778).
- Biella-Cossato-Valle Mosso (km. 20,067).

## 1892

- Rocchetta S. Antonio-Monteverde (km. 13,870).
- Campiglia Marittima-Piombino (km. 13,849)
- Gaeta Elena-Sparanise (km. 59,124).
- Casalbuono-Lagonegro (km. 13,580).
- Ciampino-Segni Paliano (km. 39,670).
- Velletri-Terracina (km. 79,026).
- Saluzzo-Cuneo (km. 32,597).
- Bellano-Lecco (km. 24,850)
- Rapolla Lavello-Gioia del Colle (km. 116,783).
- Rocchetta S. Antonio-Rionero Atella Rip. (km. 25,430)
- Sulmona-Cansano (km. 25,570).
- Scordia-Caltagirone (km. 52,888).

(1) FERRUCCI, *op. cit.* Per quanto concerne le linee costruite fuori d'Italia per rendere più efficiente la nuova galleria, come pure per quanto riflette le comunicazioni alpine in genere, vedi: FILIPPO TAJANI, *op. cit.*

## 1893

Spilimbergo-Casarsa (km. 18,385).  
 Comiso-Terranova di Sicilia (km. 37,550).  
 Tirso-Ozieri (km. 69,222 a sezione ridotta).  
 Gairo-Tortoli-Arbatax (km. 61,784 a sezione ridotta).  
 Mandas-Nurri (km. 24,328 a sezione ridotta).  
 Marradi-Borgo S. Lorenzo (km. 32,050).  
 Berceto-Borgotaro (km. 15,550).  
 Modica-Comiso (km. 52,710).  
 Asti-Acqui (km. 45,479).  
 Acqui-Ovada (km. 16,572).  
 San Zeno Folzano-Piadena (km. 45,740).  
 Paternopoli-Avellino (km. 26,709).  
 Ricadi-Nicotera (km. 13,610).  
 Ussassai-Gairo-Jerzu (km. 12,437 a sezione ridotta).  
 Nurri-Villanovatulo (km. 10,586 a sezione ridotta).  
 Patti-Naso Capo d'Orlando (km. 23,700).

## 1894

Isernia-Rocca Ravindola (km. 17,528).  
 Villanovatulo-Ussassai (km. 58,973 a sezione ridotta).  
 Bergamo-Ponte di Selva (km. 28,315).  
 Viterbo-Roma Trast. (km. 87,748).  
 Pizzo-Ricadi (km. 33,180).  
 Ovada-Sampierdarena (km. 38,455).  
 Pisciotta-Praia d'Aleta Tortora (km. 62,710).  
 Borgotaro-Pontremoli (km. 17,930).  
 S. Eufemia Marina Gizzeria-Pizzo (km. 30,420).  
 S. Eufemia Biforcazione-Marcellinara (km. 24,880).

## 1895

Catania Borgo-Adernò-Bronte (km. 49,248 a sezione ridotta).  
 Pergola-Fabriano (km. 31,608).  
 Naso Capo d'Orlando-Tusa (km. 49,380).  
 Bronte-Lave Castiglione-Giarre (km. 56,523 a sezione ridotta).  
 Praia d'Aieta Tortora-S. Eufemia Mar. Gizz. (km. 122,940).  
 Barletta-Spinazzola (km. 65,682).  
 Balsorano-Sora (km. 13,044).  
 Monteverde-Paternopoli (km. 78,150).

## 1896

Marcellinara-Corace (km. 8,130).  
 Rifredi-Firenze (km. 5,120).

1897

Rionero Atella Ripacan.-Potenza inf. (km. 43,605).  
 Cansano-Isernia (km. 103,161).  
 S. Giorgio di Nogaro-Cervignano del Friuli (km. 10,372).

1898

Saronno-Grandate (km. 18,328).  
 Urbino-Pergola (km. 47,830).  
 Boiano-Cantalupo del Sannio (km. 8,350).  
 Monteponi-Inglesias (km. 5,181 a sezione ridotta).

1899

Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca (km. 3,390).  
 Corace-Catanzaro Sala (km. 4,676).

1900

Bari-Putignano (km. 43,798).  
 Cantalupo del Sannio-Carpinone (km. 9,100).  
 Limone-Vievola (km. 10,462).

In complesso furono aperti all'esercizio (1) :

nel 1891 . . . . .	Km.	354,662
nel 1892 . . . . .	»	522,921
nel 1893 . . . . .	»	516,767
nel 1894 . . . . .	»	487,575
nel 1895 . . . . .	»	479,422
nel 1896 . . . . .	»	82,027
nel 1897 . . . . .	»	187,215
nel 1898 . . . . .	»	109,111
nel 1899 . . . . .	»	10,534
nel 1900 . . . . .	»	66,230

(1) Si tiene conto anche delle linee aperte all'esercizio nei territori ancora soggetti all'Austria. Ricordiamo, fra queste, la Trento-Tezze (ex confine Tirolese) lunga km. 65,375, aperta all'esercizio il 27 aprile 1896.



## PERIODO DAL 1901 AL 1905

**SOMMARIO** : Difetti organici e funzionali della Camera dei Deputati. — Legge 4 dicembre 1902, n. 506, concernente aumenti del sussidio chilometrico. — Legge 7 luglio 1902, n. 291, circa il trattamento del personale ferroviario. — Risultati finanziari dell'esercizio ferroviario dal 1885 al 1902. — Ordine del giorno 3 giugno 1903 per il definitivo assetto da dare alle ferrovie italiane. — Relazione Saporito del 18 maggio 1904. — Giolitti e l'esercizio di Stato. — Legge 22 aprile 1905, n. 137, con la quale si stabilisce l'esercizio di Stato. — Istituzione dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie. — Provvedimenti legislativi e convenzioni di carattere secondario. — Linee aperte all'esercizio nel quinquennio. — Sviluppo delle ferrovie nel mondo al 1904. — I treni più rapidi nei principali Stati di Europa.

Se, continuando nella nostra trattazione, dobbiamo ancora una volta mettere in evidenza i difetti organici e funzionali della Camera democratica-liberale, non è certo per procurarci il gusto banale di una aggressione, oramai superflua, all'istituto che portando in sè i germi di una fatale decadenza doveva fatalmente sgretolarsi e crollare, ma soltanto per rimanere nella positiva severità della storia.

Scomparsi gli uomini, cui la passione rivoluzionaria per l'unità d'Italia aveva dato la suprema energia di superare l'azione negativa o l'inazione della Camera (1), questa accusava sempre più il difetto di essere un organo costituito di uomini, la scelta dei quali non era posta in relazione al valore personale di ciascuno ma al colore politico, alle contingenti situazioni locali, agli intrighi ecc. ecc.

Un acuto e brillante giornalista sardo, Tommaso Cabras Conte di San Felice, ci dà un quadro perfetto della Camera elettiva, quale appariva già intorno al 1885 (2).

« A qualche ingenuo », egli dice, « che aveva un concetto alquanto

(1) EUGENIO DE LA BRUYÈRE, professore nell'Ateneo di Napoli, in un suo libro intitolato : *Duecento anni dopo*, osservava già nel 1866 : « Facendo una sintesi di un Parlamento di quell'epoca noi troviamo che di 400 deputati, 100 sono assenti, 100 dormono e 150 sono ministeriali ».

(2) TOMMASO CABRAS Conte di San Felice, *Roma contemporanea*, Roma 1901.

esagerato della maestà delle assemblee legislative, avvenne di provare, nell'assistere per la prima volta ad una seduta della nostra Camera, come un disinganno, tanto lo spettacolo che gli stava dinanzi era diverso da quello che egli aveva immaginato. E veramente quei legislatori riuniti in una sala dove l'arte e la storia sono mute, che chiacchierano e ridono clamorosamente durante le discussioni, che provocano, colle loro interruzioni e le loro grida, le ammonizioni e le paternali del presidente, che talvolta minacciano di avventarsi gli uni contro gli altri e di mutare in un pugilato le battaglie oratorie, non sembrano destinati a ispirare nell'animo degli spettatori un sentimento di riverenza. Ma nessuno dei parlamenti moderni ambisce oggi di meritare la lode data da Cinea al Senato romano ».

Cinea ? Ma Cinea era pur sempre un austero figlio di Roma cui si potrebbe imputare un eccessivo rigore di giudizio. Appare più credibile che il Parlamento non avrebbe meritato un sorriso di tolleranza neppure da Pangloss l'ottimista di volterriana memoria.

« La Destra e la Sinistra » aggiunge il Cabras, « non hanno più fattezze proprie, distinte, non hanno più nè modi nè criteri di governo proprii : non sono che larve, *nominis umbra*. Le loro vecchie bandiere sono diventate roba da museo se pure non sono diventate roba da rigattiere ».

E più oltre : « Di tutte le istituzioni il Parlamento è quella in cui si ripone minor fede e la cui autorità morale è maggiormente scemata »

Nè quella del Cabras era una voce isolata.

Spigolando nei giornali, dal 1890 in poi, si potrebbero raccogliere più volumi di testimonianze contro l'istituto parlamentare.

Alcune di una gravità eccezionale.

Nel 1898, ad esempio, la Camera non si trovò in numero alla prima votazione sul progetto di legge per gli infortuni sul lavoro, il progetto cioè che contemplava la sacrosanta remunerazione del sangue che si versa nella diurna ed aspra battaglia del lavoro.

La « Stampa » (n. 74 del 1898), rilevando la deplorabile svogliatezza della Camera, scriveva : « Accorgendosi (il Parlamento) di non poter far nulla, si racchiude in una apatia e in una sonnolenza da cui non vuole essere disturbato ; desidera che nulla si faccia. Il programma è comodo e facile per lui, ma con questo programma si fa la bella strada che percorriamo ; ad ogni votazione un po' importante, la Camera non è in numero ; e le promesse dei Ministri e dei Deputati, i desideri espressi dalla Corona, i bisogni sentiti dal popolo ricevono ogni giorno queste vergognose smentite, queste delusioni

fatali, che non sappiamo veramente dove ci condurranno, ma sentiamo tutti che ci conducono molto male. Così le istituzioni ricevono ogni giorno al loro tronco un nuovo colpo di scure ».

La « Rassegna Settimanale », diretta da Federico Garlanda, facendo propria la sostanza di un articolo comparso nel « Journal de Genève » (n. 144 del 1898), ne riportava queste parole : « Il Parlamentarismo è malato, questo è evidente ; forse è esausto e non possiamo più aspettarcene nulla ; o non conviene più alla nostra generazione, o ha dato tutto quel che poteva dare, e ciò non incoraggia a continuarne l'esperienza ».

E già la stessa Rassegna (6 giugno 1897), nel constatare che in Italia non era possibile prendere una decisione quando un grande interesse nazionale fosse stato in urto con qualche interesse locale, aveva sentenziato : « Non c'è che una consolazione : la impotenza del Parlamento è spesso superata dall'insipienza governativa » (1).

E l'impotenza del Parlamento e l'insipienza governativa appaiono evidenti al di là di ogni iperbole nei fatti che dobbiamo registrare in ordine alle ferrovie per il quinquennio 1901-1905.

Di concreto e utile segnaliamo la mozione presentata da un numeroso gruppo di Deputati il 12 marzo 1901 (mozione che venne poi svolta nella seduta del 9 maggio successivo) per invitare il Governo ad eseguire e completare tutto il programma ferroviario previsto dalle leggi del 29 luglio 1879 e 20 luglio 1888.

Pur tra le divagazioni e le incertezze della discussione, fu precisato un concetto e cioè quello della necessità di aumentare la misura del sussidio chilometrico : ne derivò la nomina di una commissione parlamentare la quale riferì con una relazione in data 18 giugno 1902, le cui conclusioni, sostanzialmente accettate dal Governo, costituirono la base del disegno di legge discusso alla Camera nelle sedute del 30 giugno e 1° luglio successivi e che divenne poi la legge 4 dicembre 1902, n. 506. Con essa il limite del sussidio chilometrico per le ferrovie complementari fu elevato, in linea generale a lire 8.000 ; per talune ferrovie — come diremo in seguito — fu portato a lire 8.500 ed a lire 12.000 e per qualcuna si giunse fino a lire 18.000.

Altra discussione si ebbe alla Camera nel marzo del 1902 sui

---

(1) Tra gli acerbi censori del Parlamento dovremmo aggiungere i nomi di Olindo Guerrini (Brandelli, Serie IV, Sommaruga, Roma, 1883, pag. 137 e segg.) di Giovanni Prati, di Luigi Zini ecc.



provvedimenti proposti dal Governo per ricondurre alla condizione normale i rapporti fra le Società esercenti le tre grandi reti e il personale delle medesime che da lungo tempo si agitava per le notevoli disparità di trattamento economico cui davano luogo gli ordinamenti in vigore.

Le Società, persuase dell'opportunità di secondare le aspirazioni del personale entro i limiti ritenuti compatibili con le condizioni dei loro bilanci, avevano già presentato un progetto completo di nuovo ordinamento volto a migliorare le singole carriere con criteri contemporati alle esigenze del regolare esercizio delle linee.

Il Governo, però, aveva invitato le Società a rendere più sensibili i proposti miglioramenti, dichiarandosi disposto ad assumere in proprio il maggiore aggravio che ne sarebbe derivato (1).

Condotte all'uopo apposite trattative, tale aggravio veniva determinato in Lire 10 milioni e 500 mila all'anno.

Al disegno di legge concernente il nuovo ordinamento del personale ferroviario non mancò il suffragio del Parlamento, e si ebbe così la legge 7 luglio 1902, n. 291; la prima informata al concetto dell'intervento diretto dello Stato nella spesa necessaria a migliorare le condizioni del personale ferroviario dipendente da Società private.

In esecuzione di tale legge furono stipulate con le Società interessate, in data 7 agosto 1902, tre distinte convenzioni con le quali furono determinati gli oneri finanziari a carico dello Stato, le modalità con le quali sarebbero state fatte le relative liquidazioni e il controllo da esercitarsi sui computi presso le sedi delle Società, nonché la costituzione del collegio arbitrale per le controversie che potessero insorgere nell'applicazione delle convenzioni stesse.

All'infuori dei detti provvedimenti si può dire che nel periodo in esame non si ha che un tedioso e fiacco altalenare della Camera fra la decisione favorevole all'esercizio privato e quella favorevole all'esercizio di Stato.

Nel gennaio 1900, l'on. Lacava, Ministro dei Lavori Pubblici, ac-

(1) I ferrovieri, organizzati sotto la direzione del partito socialista, e da questo aizzati contro le Società, minacciavano lo sciopero generale, e il Governo un po' perchè desiderava amicarsi i deputati socialisti, un po' perchè paventava le conseguenze di un improvviso abbandono del lavoro aveva finito per aderire a tutte le richieste fattegli. Come osservava l'ing. Montezemolo (*Monitore delle Strade Ferrate*, 11 marzo 1905, n. 10), le conseguenze furono: aumento di malcontento dei non favoriti, e l'organizzazione socialista, che era ristretta, in pochi mesi contò 65.000 organizzati.

cennando alla futura scadenza delle convenzioni, aveva dichiarato che, pur essendo propenso all'esercizio privato, ogni decisione doveva essere necessariamente subordinata alle conclusioni della Commissione nominata il 13 marzo 1899, presieduta dal Senatore Lamperico.

In più occasioni qualche deputato tenta provocare esplicite dichiarazioni dal Governo sul grave problema, ma senza riuscire nell'intento.

Nella seduta del 24 giugno 1901, in sede di discussione del bilancio dei LL. PP., vari deputati si occupano di ferrovie.

L'on. Tedesco — che era stato Direttore Generale del R. Ispettorato delle Ferrovie — parlando dell'avvenire della rete, si dichiara avverso all'esercizio di Stato perchè — egli dice — non sa concepire « come possa cacciarsi tra le spire burocratiche un'industria che ha per simbolo la ruota alata ».

Nel marzo del 1903, la Camera torna ad occuparsi della questione, ma nemmeno questa volta il Governo vuole assumere la responsabilità di una decisione definitiva.

Il Ministro dei LL. PP. Balenzano, afferma che l'esperienza di 18 anni ha dimostrato che le convenzioni non hanno dato i risultati voluti e che nessuno ne desidera la continuazione. Soggiunge però, che intendimento del Governo è di concludere nuovi e migliori contratti con le stesse o con altre Società.

L'atteggiamento del Balenzano si spiega soltanto pensando che il Ministero era presieduto dall'on. Zanardelli, avversario irriducibile dell'esercizio di Stato.

Infatti, giova precisare che, dal 1° luglio 1885 al 1° luglio 1902, i risultati finanziari delle convenzioni cui accenna il Balenzano, erano stati i seguenti.

Per la rete principale esercitata dalla Società Mediterranea, il provento dello Stato aveva oscillato tra il 27,50 e il 29,69 per cento, su di un prodotto lordo chilometrico che aveva toccato un minimo di L. 26.404 ed un massimo di L. 31,543; per la rete secondaria lo Stato aveva, invece, subito una perdita che si era aggirata fra l'8,08 e il 38,39 per cento, su un prodotto chilometrico da L. 6.807 a L. 4.226.

Per la rete principale esercitata dalla Società Adriatica il provento dello Stato aveva oscillato tra il 27,50 e il 27,09 per cento su di un prodotto chilometrico variabile da L. 22.312 a L. 28.269; per la rete secondaria lo Stato aveva, invece, subito una perdita varia-

bile dall'88,70 al 17,23 per cento, su di un prodotto chilometrico da L. 3.039 a L. 6.954.

Per la rete principale esercitata dalla Società Sicula il provento dello Stato aveva oscillato fra il 3 ed il 3,31 per cento, su di un prodotto chilometrico variabile da L. 11.393 a lire 15.602; per la rete secondaria lo Stato aveva, invece, subito una perdita oscillante fra il 103,14 e il 43,48 per cento, su di un prodotto lordo chilometrico da L. 3.061 a L. 5.660.

Complessivamente per la rete Mediterranea lo Stato aveva percepito — sottratto l'onere per le Casse pensioni — una quota oscillante fra il 26,756 e il 23,914 per cento, su di un prodotto medio chilometrico di L. 25.122; per la rete Adriatica la quota aveva oscillato fra il 25,848 e il 22,508 per cento — tenuto conto della compartecipazione agli utili della Società e dell'onere per la Cassa pensione — su di un prodotto medio chilometrico di L. 21,131; per la rete sicula — tenuto conto dell'onere per la Cassa pensioni e della quota di compartecipazione — un profitto che, durante i primi quattro anni di esercizio aveva oscillato fra il 2,853 e il 0,592 per cento ed una perdita che, negli anni successivi, aveva oscillato fra il 0,675 e il 12,744 per cento, cioè in media una perdita del 6,715 per cento su di un prodotto medio chilometrico di Lire 10.540.

Dall'esercizio delle tre reti principali, su uno sviluppo medio di chilometri 9.124 e con un prodotto lordo oscillante fra lire 203.212.806 e lire 286.219.714, lo Stato aveva, quindi, percepito un provento che da L. 54.055.891 era salito fino a lire 75.098.181, corrispondente ad una percentuale di L. 26,55 sul prodotto lordo; e dall'esercizio delle tre reti secondarie, per una lunghezza di chilometri 2.302, con un prodotto oscillante fra L. 2.763.500 e L. 18.792.593, aveva subito una perdita media annua di L. 4.077.491, corrispondente al 32,02 per cento del prodotto lordo.

Tutto ciò contro un onere a carico dello Stato, che, per la costruzione e l'esercizio delle Ferrovie, superava i 300 milioni all'anno (1).

Nella seduta del 20 maggio 1903, l'on. Pantano svolge una mozione, della quale è primo firmatario, così formulata: « La Camera, ritenuto l'obbligo del Governo di denunciare in termine le vigenti Convenzioni Ferroviarie, lo invita a non assumere impegni di sorta per il futuro assetto dell'esercizio ferroviario prima di aver sottoposto

(1) Cfr. Atti della Commissione Reale, vol. IV. ETTORE JOVINELLI, *Il problema ferroviario - Sindacato e controllo di Stato sulle strade ferrate*, Città di Castello, 1095.

nel più breve termine possibile all'approvazione del Parlamento i criteri e le norme a cui tale esercizio dovrà essere informato ».

« Qui » — dice tra l'altro l'oratore — « non si tratta infatti di uno di quei problemi la cui soluzione può subire eventualmente un rinvio indefinito, o un sensibile ritardo, potendovisi poi supplire con opportuni ripieghi, o con rapidi provvedimenti, e le cui alterne vicende possono avere, tutto al più, per ultima conseguenza una crisi di Gabinetto ; problemi che un Ministero pregiudica e un altro può riparare.

« Qui si tratta di qualche cosa di più : si tratta di uno dei più alti postulati della vita economica italiana, di un problema che sopravanza ed integra tutti gli altri ; la cui soluzione, dalla quale può dipendere la gagliarda prosperità o la semi paralisi delle nostre energie produttive, una volta che fosse avvinta a ferree catene contrattuali, non potrebbe venir variata da un anno all'altro, quand'anche impellenti e supreme necessità nazionali lo richiedessero. Esso si riverbera direttamente o indirettamente su tutta quanta l'economia del paese ; sfugge alle abili combinazioni di corridoio e alle misere competizioni del potere ; passa al di sopra dei Ministri e dei partiti e reclama imperiosamente di essere studiato e risolto in tempo, senza riguardo, nè di amici, nè di avversari, nè di scuole : perchè quando è in giuoco un grande interesse nazionale, qualunque remora ingiustificata a risolverlo è una colpa ; qualunque transazione un'apatia ».

E dopo aver ricordato i sacrifici sostenuti dal popolo italiano per la causa del risorgimento, deplora che esso sia continuamente spogliato delle sue ricchezze da quelle cricche su cui s'impenna la speculazione monopolizzatrice che è necessario spezzare una volta per sempre.

E conclude con questa vivace perorazione :

« In ciò soltanto sta l'avvenire del nostro paese, ed in nome di quest'avvenire, che non troverà sordo Lei, onorevole Zanardelli, ne ho fede sicura, rivolgo, indistintamente a tutti i colleghi della Camera un caloroso appello di solidarietà, che mi sgorga dal profondo dell'animo.

« Qui non è materia di partiti : l'Estrema sinistra, nel sostenere la sua mozione, non fa questione di proprietà : vi fu chi contemporaneamente o prima di essa, tanto dai banchi di destra come dai banchi del centro e della sinistra, sostenne lotte e battaglie per l'esercizio di Stato. Ciascuno può trovare, nelle tradizioni della propria parte poli-

tica, nobilissimi ricordi per potere dir sua, come noi possiamo dir nostra, questa iniziativa.

« Procuriamo di dimenticare per un momento le gare di parte : le ferrovie sono un terreno comune, sul quale possiamo intenderci per la tutela di uno dei più grandi interessi della patria.

« Stringiamoci insieme, per cercare di rompere questa maglia di acciaio con cui il monopolio e l'ingorda speculazione soffocano il paese e non gli consentono di respirare.

« Parlino in noi, per noi, in questo momento, tutti i dolori e le delusioni patite, le oneste speranze e le sane energie del popolo italiano, anelante di prorompere in tutta la pienezza delle sue forze, senza il timore che ad ogni piè sospinto trovi una piovra che succhi il sangue delle sue vene ».

La discussione si protrae fino al 3 giugno, ed a essa partecipano molti deputati, opinando in vario senso.

La mozione è senza dubbio onesta ed opportuna.

L'on. Pantano riscuote vivissime approvazioni, applausi e congratulazioni ; ma, ascoltate le dichiarazioni dell'on. Balzano Ministro dei LL. PP. e del Presidente del Consiglio on. Zanardelli, la Camera respinge la mozione con voti 237 contrari, 56 favorevoli e 16 astenuti. Con l'emendamento sostitutivo della mozione, accettato dal Governo, questo viene per altro invitato, senza precetto di una soluzione determinata in un senso piuttosto che in un altro, a presentare non più tardi del 30 novembre 1903 delle proposte concrete sia in ordine all'esercizio delle strade ferrate, sia in ordine al riscatto di alcune linee concesse all'industria privata (1).

Nella seduta del 20 febbraio 1904 è l'on. Guicciardini che interroga il Ministro dei LL. PP. on. Tedesco, succeduto al Balzano, per conoscere quando lo stesso intenda dare esecuzione all'ordine del giorno della camera del 3 giugno 1903 sull'esercizio delle ferrovie.

L'on. Tedesco, rispondendo al Guicciardini, ricorda, fra l'altro, le

(1) Al Senato, nella seduta dell'11 febbraio 1903, il Senatore Pisa aveva svolto un'analogha interpellanza sulle Convenzioni Ferroviarie. « Essendo notorio » aveva detto fra l'altro l'oratore, « che una almeno delle grandi Società Ferroviarie ha in animo di dare la disdetta, e ammettendosi generalmente che le attuali Convenzioni hanno fatto prova troppo cattiva per poter essere rinnovate tali e quali, io chieggo al Governo se ormai a soli 139 giorni dal termine della disdetta, si è formato un criterio in argomento : se cioè convenga o meno al Governo di prendere esso l'iniziativa per la disdetta medesima. In attesa della risposta del Ministro, esprimo la speranza che da esso venga un po' di luce sul problema ferroviario tuttora così oscuro ».

dichiarazioni fatte alla Camera il 1° dicembre 1903 dal Presidente del Consiglio (on. Giolitti) in ordine alla questione dell'esercizio delle ferrovie ed assicura di avere preparato, in conformità di tali dichiarazioni, due disegni di legge, uno sull'eventuale esercizio di Stato e l'altro sulla Sorveglianza, Sindacato e Contabilità delle ferrovie.

Aggiunge di aver predisposto anche un terzo disegno di legge contenente notevoli modificazioni ed aggiunte alle leggi organiche vigenti in materia ferroviaria, disegno che, se approvato, consentirebbe un'economia di almeno sei milioni di lire sull'esercizio delle ferrovie. Dichiarò, infine, che, non appena deliberati dal Consiglio dei Ministri, i tre disegni di legge verranno presentati al Parlamento.

L'on. Guicciardini insiste nel lamentare che il Governo, a sì breve distanza dallo scadere delle convenzioni, non abbia fatto conoscere i suoi propositi.

Ed ecco, l'ormai lungo dramma parlamentare si volge in commedia attraverso un curioso scambio di accuse ed un abilissimo palleggiamento di responsabilità.

L'on. Giolitti risponde all'interrogante :

« L'on. Guicciardini ha guardato nel calendario la data d'oggi, ma non si è ricordato di quella in cui abbiamo assunto il potere. Se questo avesse fatto, si sarebbe accorto che è impossibile improvvisare in meno di tre mesi una risoluzione definitiva su d'una questione che è la più importante e più grave di quelle che in questo momento interessano il Paese ; mentre è noto che la stessa Commissione, della quale l'on. Guicciardini ha fatto parte, in quattro anni non ha saputo venire ad alcuna conclusione concreta (*Bene ! — Si ride*) ».

Il buon umore della Camera stimola l'on. Tedesco a rincarare la dose contro le Commissioni che studiano i problemi e non li risolvono.

« L'on. Saporito » egli dice « presiede tre Commissioni.

« Una sull'ordinamento ferroviario : ebbene sono passati quattro anni ed ancora non ha presentato la sua relazione.

« Ne presiede un'altra per la questione dei riscatti : siamo al termine del quadriennio e ancora si aspettano le conclusioni di quei lavori.

« Ne presiede una terza per le Casse di previdenza ferroviaria, e ancora nulla si è saputo nemmeno dei lavori di questa Commissione.

« Ora, se questo è, come l'on. Guicciardini poteva decentemente pretendere che il Governo tutte queste questioni risolvesse in tre mesi ? Ma una tale pretesa non è degna della serietà di un uomo par-

lamentare che si rende conto di tutta la gravità di una simile questione».

L'acre risposta fece pensare a più di uno : *tu te fache ? donc tu a tort.*

E, infatti, se è vero che l'on. Giolitti da soli tre mesi aveva assunto la direzione del Governo, non può dimenticarsi che aveva fatto parte del Ministero precedente e che l'on. Tedesco aveva avuto il portafoglio dei LL. PP. appunto per la sua specifica competenza in materia ferroviaria.

Per quanto concerne l'appunto mosso alle Commissioni Parlamentari, l'animo nostro respinge la crudeltà di lasciarlo passare senza un'attenuante. Vogliamo dire che le Commissioni, suggestionate dagli insigni precedenti di cui abbiamo avuto occasione di parlare, si reputavano impegnate a presentare, anche per le questioni di minore importanza, relazioni monumentali !

E, infatti, l'on. Saporito il 18 maggio 1904 presenta una relazione di mole tale (oltre 600 pagine) da far dire, con epigrammatica sentenza, che essa destava non si sa bene se un senso di stupore o di paura (1).

E da tale relazione — come da ogni studio che sminuzza tanto un problema da rendere impossibile la visione unitaria — non scaturisce una risposta unica e di netta evidenza, pur concludendo la Commissione a favore della continuazione del sistema di esercizio inaugurato coi contratti del 1885.

Nella relazione risulta chiaro il proposito di dimostrare ad ogni costo che lo Stato è rimasto vittima delle astuzie delle Società le quali, se non avevano frodato — secondo l'accusa mossa loro dall'on. Pantano — 500 milioni all'erario — avevano tuttavia realizzato guadagni in misura superiore al lecito e all'onesto ; eppertanto la conclusione non appare troppo coerente alle premesse.

La Società Mediterranea si difende dalle accuse rivoltele pubblicando una monografia intesa a dimostrare che il Governo non è stato sempre consapevole e rispettoso degli impegni assunti ed ha in varie guise impedito il regolare svolgimento delle convenzioni del 1885. Segnala, poi, gli errori in cui è caduto il Governo e, fra questi, due gravissimi : aver creduto di potere, con 144 milioni di lire, rendere

---

(1) Per esaminare gli effetti delle Convenzioni del 1885, la Commissione aveva rivolto alle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula una serie di 110 domande intorno all'esercizio delle Strade Ferrate e alle tariffe toccando argomenti che formavano oggetto di 9 articoli del contratto e di 48 articoli del capitolato.

efficienti le ferrovie che, all'atto del loro passaggio alle Società, si trovavano in uno stato deplorabile; aver creduto di potere con 15 milioni provvedere le linee di materiale mobile sufficiente. Oggi — a distanza di tempo — si deve riconoscere la fondatezza delle ragioni addotte dalla Mediterranea a sua difesa.

L'on. Tedesco nella seduta del 17 marzo 1904 presenta l'annunciato disegno di legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private col proposito, più che altro, di non lasciarsi cogliere all'impensata e disarmato dalla scadenza del 30 giugno 1905, ove le trattative con le Società esercenti per la concessione dell'esercizio ferroviario vadano fallite.

La relazione della Commissione, presieduta dall'on. Boselli, sul disegno di legge mette in rilievo che la soluzione presentata « non è definitiva e non è completa, mentre imperiose esigenze di tempo avrebbero reso necessario di conoscere sin da ora tutti gli intendimenti che nutre sull'argomento il Governo ».

Sottolinea il pericolo che si giunga ad una soluzione per sola forza d'inerzia o, peggio ancora, si allontani provvisoriamente la difficoltà con una proroga che riuscirebbe certamente nociva al buon governo del patrimonio ferroviario.

« Senza parlare delle Società » dice la relazione « che troverebbero e probabilmente già trovano il loro interesse a spendere il meno possibile nelle riparazioni e nella manutenzione ordinaria e straordinaria, lo stesso Stato, inconscio del suo interesse di proprietario, si è messo per la medesima via e ha singolarmente ridotto, col 1903-1904, i lavori da farsi con le casse patrimoniali, più preoccupato di diminuire il disavanzo, che di soddisfare al buon assetto delle linee e ai bisogni incalzanti del traffico crescente.

« Da quanto avviene sin da oggi, a contratto non ultimato, si può argomentare l'abbandono in cui sarebbero lasciate le ferrovie durante un regime di proroga provvisoria. E ciò è assolutamente da schivare ».

Dopo avere accennato alle deficienze delle convenzioni in vigore e ai troppo scarsi sussidi forniti dallo Stato per il riassetto delle linee, la relazione riassume la situazione generale delle ferrovie e le questioni che si dibattono per migliorarne l'andamento.

Poi torna — penoso leit motiv — l'accenno alla irresolutezza del Governo, dipendente in gran parte dai mali che inficiano l'attività del Parlamento demo-liberale.

« Stringe inesorabile il tempo; esso non consente una sufficiente



preparazione. Fra il cozzo delle varie dottrine, l'agitarsi dei vari interessi, l'irrisolutezza dominante in ogni cosa che minacci di agitare profondamente le acque parlamentari, l'eccesso delle critiche appena uguagliate dalla esuberanza delle aspettative, per cui anche i partiti, ragionevoli in massima, diventano inattuabili nell'applicazione, nessuna potente volontà si è estrinsecata per additare la via o per imporre proposte concrete e definitive ».

Nell'ottobre del 1904, dopo sì lungo tergiversare, l'on. Giolitti si pronunzia finalmente sull'ordinamento ferroviario proclamando, come programma di Governo, l'esercizio di Stato.

Ma le esitazioni e le incertezze non sono intieramente cadute.

L'Ing. Montezemolo — che già in un articolo comparso nel *Monitor* delle strade Ferrate il 20 febbraio 1904, n. 8, aveva rilevato : « Noi siamo arrivati alla vigilia della scadenza delle Convenzioni del 1885, e il Governo si trova incerto in ogni sua decisione, e questa incertezza del Governo rispecchia lo scetticismo e la vacuità del nostro ambiente politico » — deve ora, a distanza di un anno, sullo stesso periodico (4 febbraio 1905, n. 5) muovere un analogo e più severo appunto al Governo.

« Soli cinque mesi ci separano dalla data fatale del 1° luglio, alla quale dovrà funzionare il nuovo ordinamento ferroviario, e nessun sa o può indovinare quale sarà questo ordinamento.

« Nel manifesto elettorale del 18 ottobre 1904 il Governo collettivamente dichiara che dopo maturi studi esso si era deciso di venire all'esercizio di Stato, senza alcuna eccezione e limitazione.

« Senonchè a distanza di qualche settimana, l'on. Luzzatti nella sua esposizione finanziaria, pur mantenendo il programma dell'esercizio di Stato, comincia ad essere meno deciso, e afferma che l'esercizio di Stato sarà introdotto *gradatamente*. Questa parola poteva lasciar adito a mille supposizioni, e se non altro dimostrava quanta poca serietà avessero i vantati maturi studi.

« Poco tempo dopo un comunicato del Ministro dei Lavori Pubblici viene fuori a far sapere al pubblico che il Governo si è trovato costretto a rompere le trattative amichevoli che erano state iniziate con le Società esercenti per la liquidazione dei debiti e dei crediti esistenti fra Società e Governo, a causa delle eccessive pretese delle Società stesse sulla questione delle Casse di previdenza, e specialmente della Società Adriatica per il riscatto della Rete Meridionale. Il Ministro si dichiara dolente, e dice che il Governo sarà costretto, suo malgrado, a ristabilire l'antica Rete Meridionale e a limitare l'eser-

cizio di Stato alle restanti linee, gettando la responsabilità di tutto ciò sulle Società che non hanno voluto sottomettersi alle offerte del Governo.

«Ma non passarono che pochi giorni da queste recise dichiarazioni che le trattative, che si erano dette definitivamente rotte, vennero riprese, ed è assolutamente vano il fantasticare sull'esito che potranno avere, perchè la sola cosa certa è che il Governo non ha alcun proposito deliberato ed è spaventato dalle conseguenze che intravede oggi e alle quali non aveva pensato a tempo.

«Intanto, come è ben naturale, nascono mille dicerie, e fra le altre ritorna a galla quella che aveva già acquistato credito tempo addietro e cioè che il Governo intende limitare l'esercizio di Stato da Roma e da Bologna in su, combinando l'esercizio privato per la rete rimanente ».

Il 21 febbraio 1905 il Ministro dei LL. PP. on. Tedesco presenta nuovamente alla Camera, con modifiche, il disegno di legge sull'ordinamento delle ferrovie non concesse ad imprese private.

La relazione che lo accompagna esclude preliminarmente che, nel travaglio economico e sociale in cui si dibatteva in quel periodo il paese, l'industria privata potesse assumere i rischi di una grande impresa ferroviaria senza speciali garanzie da parte del Governo.

Le Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, infatti — informa la relazione — hanno presentate proposte di nuove convenzioni fondate o sul sistema del rimborso di spesa, o sul sistema di speciali compensi per tutti quei provvedimenti che si rendessero necessari in corso di esercizio (aumento treni, diminuzione tariffe ecc.) e che potessero comunque comportare un maggiore onere per le Società esercenti.

Ciò, naturalmente, in contrasto coll'essenza dell'impresa privata, che non esclude il rischio dell'imprenditore, e in contrasto con i reali vantaggi dello Stato.

D'altra parte, osserva la relazione che, appartenendo allo Stato le reti principali e il materiale d'esercizio in esse impiegato, ed essendo la carriera, il trattamento di riposo e la disciplina del personale regolati da norme di legge o regolamentari, qualsiasi contratto di esercizio verrebbe a costituire una forma larvata di esercizio di Stato o, quanto meno, un esercizio di Stato per delegazione.

Per quanto concerne l'amministrazione delle ferrovie, il disegno di legge vuole riuscire ad un ordinamento autonomo, e cioè tale che as-

sicuri libertà e speditezza al servizio ferroviario nell'ambito degli ordini costituzionali.

L'autonomia viene principalmente basata sull'indipendenza del bilancio e dei mezzi organici, nonchè sull'estese attribuzioni che, in virtù di legge e non per delega del potere esecutivo, erano conferite ai vari organi dell'azienda.

Poichè il Governo non ritiene di procedere al riscatto delle linee a suo tempo concesse alla Società per le Strade Ferrate Meridionali, l'esercizio di Stato, fatta esclusione di tali linee, verrà esteso su tutte le altre costituenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, comprese però le ferrovie Napoli-Eboli, Voghera - Pavia - Brescia e Lecco - Colico appartenenti alla Società delle Meridionali.

In totale la rete statale comprenderà 10.560 Km., mentre circa 2.050 rimarranno alla Società delle Meridionali.

Contemporaneamente al disegno di legge presentato dall'on. Tedesco, un altro ne viene presentato dal Ministro delle Finanze on. Luzzatti concernente i provvedimenti necessari per raccogliere — senza fare ricorso a nuove emissioni di obbligazioni — i capitali occorrenti per le liquidazioni con le Società esercenti le grandi reti e per assicurare il regolare andamento della gestione governativa.

Ma, per usare una immagine del citato Cabras, il Parlamento è una massa liquida che non si arresta in nessuna forma e le maggioranze si formano e si squagliano da un momento all'altro.

Il Ministero presieduto dall'on. Giolitti cade, e un nuovo disegno di legge sull'esercizio di Stato viene presentato alla Camera l'11 aprile 1905 dal Ministero Fortis.

La relazione che lo precede così ne delimita gli scopi : « Il compito che dobbiamo assolvere è esclusivamente quello di fissare il principio che l'esercizio sarà fin dal 1° luglio assunto dallo Stato ; di predisporre i mezzi perchè a tale data il passaggio avvenga senza inconvenienti od interruzioni nel servizio pubblico ; di stabilire un coordinamento transitorio dei servizi tecnici ed amministrativi ed infine di avvisare ai mezzi finanziari indispensabili perchè anche durante la gestione transitoria, la nuova amministrazione possa provvedere d'urgenza alle gravi deficienze nelle quali purtroppo si svolge ora l'esercizio delle nostre ferrovie ».

L'art. 1 del disegno di legge stabilisce che lo Stato assumerà alla data indicata l'esercizio :

a) delle Ferrovie di proprietà dello Stato comprese nelle attuali reti Mediterranea, Adriatica e Sicula ;

b) delle Ferrovie Domodossola - Iselle, Domodossola - Arona e Santhià - Borgomanero - Arona, di cui alle leggi 20 luglio 1900, n. 268, e 30 dicembre 1901, n. 530 ;

c) delle Ferrovie Alessandria - Piacenza, Novi - Tortona, Vigevano - Milano, Torino - Pinerolo - Torrepellice, Acqui - Alessandria, Mortara - Vigevano, Chivasso - Ivrea, Torreberetti - Pavia, Pontegallera - Fiumicino, Voghera - Pavia - Brescia, Cremona - Mantova, Palazzolo - Paratico e Monza - Calolzio, concesse all'industria privata e comprese nelle reti Mediterranea ed Adriatica ;

d) della ferrovia Lecco - Colico, agli effetti dell'articolo 15 della Convenzione 26 giugno 1888 approvata con la legge 20 luglio successivo, n. 5550 (serie 3<sup>a</sup>) ;

e) della Ferrovia Napoli - Eboli, agli effetti dell'articolo 31 della Convenzione 28 novembre 1864 approvata con Regio Decreto 28 giugno 1865, n. 2401.

L'articolo stesso autorizza il Governo ad assumere, per mezzo dell'amministrazione delle Ferrovie di Stato, l'esercizio delle ferrovie Torre Annunziata - Castellammare di Stabia, Roma - Viterbo e diramazioni e Varese - Porto Ceresio, in base ad accordi da prendersi con i concessionari ; nonchè l'esercizio delle ferrovie fra la stazione di Desenzano e il lago di Garda e da Livorno a Vada, ai sensi e per gli effetti delle rispettive convenzioni approvate coi Decreti reali 23 aprile 1903, n. 211, e 8 settembre 1904, n. 566. Autorizza, infine, la stipula di contratti con Società o Ditte private per l'esercizio delle linee Ascoli - San Benedetto del Tronto, Teramo - Giulianova, Foggia - Manfredonia e Zollino - Gallipoli.

Il disegno di legge non prevede il riscatto delle Meridionali (1).

Nel nuovo ordinamento, al Direttore Generale e al Comitato di Amministrazione che lo coadiuva vengono affidate le attribuzioni e accordate le facoltà dei Direttori Generali e dei Consigli di Amministrazione delle tre reti, oltre quelle del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie e del Comitato Superiore delle Strade Ferrate (articoli 4 e 5).

Il Direttore Generale presiede il Comitato (art. 4).

All'Amministrazione delle Ferrovie di Stato viene assegnato un fondo di dotazione di magazzino, costituito dal valore delle scorte di materiale e di oggetti di consumo in corso di approvvigionamento

---

(1) Il passaggio delle Meridionali allo Stato si avrà soltanto nel 1907.

ed in carico ai magazzini dell'esercizio alla data del 1° luglio 1905, e riconsegnati agli effetti delle Convenzioni del 1885, e dei materiali in corso di approvvigionamento ed in carico ai magazzini dei fondi speciali istituiti in base alle convenzioni stesse. Viene inoltre aperto dal Tesoro, sui fondi della tesoreria provinciale, un conto corrente, in contabilità speciale, fino alla concorrenza di otto milioni di lire per le provviste di materie e di oggetti di consumo. Infine, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, il Ministro del Tesoro provvede ad assumere mutui dalla Cassa dei Depositi e Prestiti fino alla concorrenza di 65 milioni di lire da servire nell'esercizio finanziario 1905-1906 per il pagamento dei lavori e delle forniture in corso al 1° luglio 1905; per riparare alla deficienza di manutenzione al 30 giugno 1905; per le provviste di materiale fisso e rotabile e per altre spese di carattere patrimoniale.

È prevista la costituzione di un fondo di riserva per le spese impreviste formato col prelevamento del 2 per cento dei prodotti lordi.

Le condizioni per i trasporti e le tariffe in vigore sulle ferrovie delle quali lo Stato assume l'esercizio sono provvisoriamente mantenute, e il numero dei treni non può essere diminuito rispetto a quello portato dall'ultimo orario invernale e dall'ultimo orario estivo.

Per quanto riguarda il personale, la nuova azienda sorge dalla fusione delle Amministrazioni delle tre reti che passano allo Stato con l'Ispettorato Governativo, le cui mansioni, col nuovo regime, verranno in parte ad essere esercitate direttamente dall'Amministrazione Ferroviaria di Stato. Non essendo possibile provvedere ad unificare subito gli ordinamenti organici delle diverse amministrazioni, il personale delle tre reti conserva le qualifiche e le competenze stabilite dagli ordinamenti di provenienza, mentre le qualifiche e le indennità del personale dell'Ispettorato Governativo, che non corrispondevano a quelle del personale sociale, saranno provvisoriamente stabilite dal Comitato d'Amministrazione.

In altri articoli si dettano norme per il trattamento economico del personale e si determinano le sanzioni in cui questo può incorrere in caso di sciopero; si tratta infine delle nuove costruzioni, delle attribuzioni di alcuni uffici dell'amministrazione ecc.

Questo, nelle sue linee essenziali, il disegno di legge per l'assunzione dell'esercizio ferroviario da parte dello Stato.

La discussione, alla Camera, si inizia il 17 aprile 1905.

Pronunciano discorsi contro l'esercizio governativo, per i pericoli

che esso presenta per il bilancio dello Stato, gli onorevoli Cao Pinna, Alessio, Cassuto e Arnaboldi.

Anche l'on. Prinetti si dichiara nettamente contrario all'esercizio di Stato, essendo convinto che questo non porterebbe nè alla riduzione delle tariffe nè alla pacificazione del conflitto fra personale e Stato, conflitto che da lungo tempo esercita un deleterio influsso sull'andamento delle ferrovie.

Un coraggioso discorso contro le eccessive pretese dei ferrovieri pronuncia l'on. Colajanni.

Egli rileva che di fronte ai 240 milioni di utile netto delle ferrovie prussiane, le ferrovie italiane danno una perdita di 140 milioni; che lo Stato dovrebbe spendere non meno d'un miliardo per rimettere le linee in condizioni di regolare funzionamento; che, in definitiva, il servizio verrebbe a costare ai contribuenti 180 milioni di lire all'anno. « E in tali condizioni, egli conclude, i ferrovieri con chiedere nuovi aumenti di salario e con lo sciopero, compiono opera assolutamente ingiusta e immorale, in contraddizione con le condizioni economiche del Paese ».

Parla, infine, l'on. Ferraris, Ministro dei LL. PP.

« Gli onorevoli Arnaboldi e Prinetti » egli dice, « hanno voluto spezzare un'ultima lancia a favore dell'esercizio privato delle strade ferrate.

« Ma io credo che, dopo l'esperienza di questo ventennio, sia ormai impossibile di più oltre persistere in quel sistema: basterebbe leggere la condanna fattane da un collega, che pure è favorevole all'esercizio privato, voglio dire l'on. Spirito, nella relazione presentata a nome della Commissione Reale.

« Leggete quella critica, ed essa vi farà perdere ancora l'ultima illusione. E non crediate che sia possibile, per una grande rete di ferrovie in cui la proprietà di gran parte delle linee appartiene allo Stato, riuscire ad un sistema di convenzioni il quale permetta uno svolgimento normale di questo servizio. Non si perverrà mai a stipulare Convenzioni soddisfacenti; quelle del 1885 furono lungamente studiate, furono precedute dal lavoro di una Commissione d'inchiesta, ebbero qui nella Camera una lunga elaborazione, eppure si rivelarono, non solo insufficienti, ma disastrose per il paese.

« Quindi è assolutamente inutile ormai discutere sull'esercizio di Stato o sull'esercizio privato, e ringrazio l'on. Sonnino di averlo francamente dichiarato. Egli però ha voluto ricordare delle responsabilità politiche; ma queste, se possono gravare sopra coloro i quali

ci hanno portato a tale condizione non ricadono sul presente Governo che ha accettato una non lieve eredità, per poter dare un assetto alle ferrovie, che si possa una buona volta chiamare un sistema, e questo non può essere che l'esercizio di Stato ».

Continuando nel suo discorso, il Ferraris dichiara di accettare la raccomandazione degli onorevoli Alessio e Cao-Pinna perchè l'esercizio di Stato sia costituito sulla base dell'autonomia.

Tratta, poi, della questione del personale, sulla quale avevano interloquito, con molta abbondanza di risonanti parole, vari oratori di parte socialista sia per caldeggiare gli aumenti di salario, sia per combattere l'art. 17 del disegno di legge col quale veniva, fra l'altro, stabilito che coloro i quali avessero abbandonato o non assunto l'ufficio o prestato l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio sarebbero stati considerati d'missionari e quindi surrogati.

« Vengo alla questione del personale — prosegue l'on. Ferraris —. Faccio rilevare i notevolissimi vantaggi che la legge del 1902 ha assicurato al personale, con una maggiore spesa che da otto milioni salirà a venti. Altri miglioramenti sono contenuti nel presente disegno di legge, fra questi la riduzione della tassa di ricchezza mobile, che rappresenta un nuovo sacrificio per l'erario. Giova poi ricordare che nei patti del 1902 non si prese alcun impegno di ulteriori trattative ; si è soltanto riservata la questione delle competenze accessorie e precisamente con l'art. 21 di questo disegno di legge si dà sanzione legislativa a questa riserva, che potrà tradursi in un nuovo aggravio pel bilancio.

« Rilevo inoltre che l'art. 21 prescrive la revisione delle tabelle organiche, essendo questa revisione implicita nella unificazione. In tale occasione si elimineranno le eventuali ingiustizie. Ritengo dunque che a torto i ferrovieri si lamentino che le loro esigenze siano disconosciute. E se essi non creassero imbarazzi al Governo sarebbe a questo più facile esaudire i desideri in un prossimo avvenire.

« Rilevando una osservazione dell'on. Ferri, devo affermare che il servizio ferroviario è una funzione di Stato e che lo Stato esplica in esso la sua funzione d'imperio. *Non è dunque il caso d'invocare i principii del contratto di lavoro.* Il rapporto che intercede fra lo Stato e i ferrovieri è un rapporto di diritto pubblico ; di qui la giustificazione dell'art. 17 ; che è anzi la forma più mite che possa assumere la sanzione necessaria pel caso di abbandono del servizio ».

L'oratore conclude così il suo breve discorso :

« Ho fatta la difesa del progetto per la parte che mi riguarda, ma credo di dichiarare che ho sentito con compiacimento il capo dell'opposizione (1) dire che ci darà il suo appoggio per risolvere la questione ferroviaria. Questa sua dichiarazione mi ha rinfrancato in quanto che sono conscio della grande responsabilità assunta accettando in questo momento il portafoglio dei Lavori Pubblici; questa sua dichiarazione deve trovare un'eco in tutte le parti della Camera, anche in coloro che possono essere eventualmente poco benevoli al Ministero.

« Mettiamoci tutti d'accordo per risolvere il problema affinché al 1° luglio si possa veramente dire che l'esercizio di Stato è attuato: poi lo miglioreremo con ponderazione, e la collaborazione di tutti sarà garanzia per riuscire ad attuare questa grande riforma, che porrà fine una buona volta a qualsiasi incertezza nella politica e ad un deplorabile passato: ed io vi prometto che, se rimarrò a questo posto, con la collaborazione del collega Carcano, vedrò anche di liquidare tutto questo passato nel modo migliore che mi sarà consentito.

« Se anche non ci fosse possibile riuscire, non crederemmo con ciò di aver demeritato dalla fiducia del Re che ci ha chiamati a questo posto ».

Nella seduta del 18 aprile 1905 viene chiusa la discussione generale e la Camera approva il progetto con 306 voti contro 34.

Il Senato, anch'esso, approva, nella seduta del 21 stesso mese, il progetto a grande maggioranza, non senza però aver prima deplorato il pessimo sistema di sottoporre a deliberazioni d'urgenza — e, quindi, senza possibilità di approfondito esame — provvedimenti di vitale interesse per il paese (2).

(1) L'on. Sonnino.

(2) Nella relazione della Commissione senatoriale (relatore l'on. Severino Casana) si legge, tra l'altro: « Senza che giammai siasi dal Parlamento fatta una formale discussione per deliberare l'esercizio di Stato, ci troviamo di fronte alla necessità ineluttabile di assestarlo, coll'aggravante della urgenza dei provvedimenti da adottarsi. Non è questo il momento di soffermarsi sul fatto dolorosamente singolare e sulle cagioni e responsabilità di una condizione di cose tanto anormale che toglie al Senato la opportunità efficace di esporre al riguardo le proprie convenzioni ».

Due mesi più tardi l'on. Maggiorino Ferraris scriverà nella « Nuova Antologia »: « Il Governo, come al solito, è rimasto neghittoso fino all'ultimo momento e si è lasciato venire l'acqua alla gola. Le convenzioni scadevano il 1° luglio 1905: la legge che autorizzava nuovi acquisti di materiale mobile fu emanata due mesi prima, il



Ad ogni modo con la legge 22 aprile 1905, n. 137, la questione dell'esercizio, che aveva suscitato tante polemiche e tanti contrasti, viene definitivamente risolta e passano allo Stato 11.300 chilometri di linee (1).

La legge stessa, per la fretta con la quale era stata predisposta, e approvata, non poteva far subito coincidere l'interesse dell'ente che veniva ad assumere il servizio con l'interesse del pubblico che ne usufruiva. Però, in progresso di tempo, non ha mancato di dare quei felici risultati che ampiamente documentano la capacità dello Stato ad esercitare le funzioni d'imprenditore di pubblici servizi e dimostrare come lo Stato, ove sia animato da alti ideali, possa fare servire le funzioni medesime anche all'elevamento morale e civile del popolo.

\*  
\* \*

In relazione alla legge di cui ci siamo diffusamente occupati, viene, col R. D. 15 giugno 1905, costituita l'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Organi dell'Amministrazione stessa sono: la Direzione Generale (comprendente l'Ispettorato centrale e i servizi centrali) le Direzioni Compartimentali di esercizio e le Direzioni Speciali.

Le Direzioni Compartimentali di esercizio e le Direzioni Speciali vengono così ripartite: 1° - otto Direzioni Compartimentali di esercizio con sede a Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze, Roma, Napoli e Palermo; 2° - una Direzione Speciale a Messina per l'esercizio del servizio di navigazione dello stretto alla dipendenza della Direzione di Palermo. Altre Direzioni Speciali, là dove possano eventualmente essere richieste per l'esercizio di linee staccate dalla Rete di Stato.

Con decreto recante la stessa data 15 giugno 1905, viene nomi-

22 aprile, mentre persino i ragazzi sanno che occorrono *circa due anni* per le forniture. Questa legge non doveva portare la data del 1905, ma quella del 1903.

«Ecco un caso concreto, pratico, del modo in cui è governata l'Italia: e poi ci si venga a dire che abbiamo torto a lagnarci! Si vive alla giornata a Montecitorio e si dimentica il paese».

(1) Al secondo anno di gestione il numero dei chilometri esercitato dallo Stato raggiunge i 14.000 per l'avvenuto riscatto delle Meridionali.

nato il Comitato d'Amministrazione, sotto la presidenza del Direttore Generale comm. Bianchi (1).

Con successivo Decreto Reale in data 26 giugno 1905, n. 275, viene costituito l'Ufficio Speciale delle Ferrovie presso il Ministero dei LL. PP. ed alla sua dipendenza funzioneranno dieci Circoli Ferroviari d'Ispezione.

Principali attribuzioni dell'Ufficio Speciale stesso erano: i provvedimenti ed atti di competenza del Ministro dei LL. PP. relativi all'esercizio di Stato delle ferrovie; i reclami e la polizia ferroviaria di competenza del Ministro per le linee esercitate dallo Stato; le concessioni di ferrovie e di tranvie all'industria privata; la gestione dei fondi per costruzioni ferroviarie a carico del bilancio dei Lavori Pubblici; la liquidazione delle gestioni e definizione delle vertenze con le imprese per costruzioni fatte dallo Stato anteriormente al 1° luglio 1905; sorveglianza sull'esercizio delle ferrovie concesse alla industria privata, delle tranvie e sulla navigazione lacuale in corrispondenza con le ferrovie; le istruzioni e i regolamenti relativi all'esercizio; il Sindacato e Riscontro finanziario nei riguardi della compartecipazione dello Stato ai prodotti delle Società ferroviarie ecc. ecc.

\* \* \*

Le leggi 27 giugno 1897 e 30 aprile 1899, con le quali — come abbiamo accennato — si era elevata rispettivamente la sovvenzione chilometrica per le linee complementari a L. 5000 e a L. 6000, non avevano dato buon frutto in quanto, l'industria privata, non aveva ottenuto che la concessione della linea Tirano - Sondrio.

Con la legge 4 dicembre 1902, n. 506, da noi già citata, il massimo della sovvenzione chilometrica fu elevato fino a L. 8.500 per le linee della Sicilia, a L. 8.500 e 12.000 per quelle Calabresi, a L. 12.000 per il tronco Poggio Rusco - Verona, a L. 18.000 per due tronchi dell'Aulla - Lucca, e a L. 8.000 per tutte le altre complementari.

Fu inoltre stabilito che, decorso un anno dalla pubblicazione della legge per la direttissima Roma - Napoli e due anni per le altre linee, senza che le medesime venissero concesse all'industria privata,

(1) Furono chiamati a far parte del primo Comitato d'Amministrazione: Icilio Calvori, Cesare Rota, Ansario Caio, Augusto Mortara, Gino Della Rocca, Luigi Luiggi.

si sarebbe provveduto alla loro esecuzione con legge speciale (1).

Nel termine di oltre due anni furono concesse all'industria privata solo 4 linee, e cioè: la Porto San Giorgio - Fermo - Amandola, la Croce S. Spirito - Borgo S. Donnino, la Lecce - Francavilla con diramazione Novoli - Nardò e la Bassano - Primolano.

Con legge 30 giugno 1904 si deliberò la costruzione a spese e cura dello Stato della direttissima Roma - Napoli, e del tronco Vievola - Ventimiglia. Nello stesso anno 1904 venne presentato alla Camera, nella seduta del 17 dicembre, un disegno di legge riguardante, oltre le linee complementari, anche le nuove linee della Basilicata che già erano state autorizzate dalla legge 31 marzo 1904.

Nella relazione della Commissione Parlamentare che riferì sul disegno di legge in parola il 9 giugno 1905, sono così riassunti gli scopi del Governo:

a) permettere la costituzione di una speciale Società Nazionale di Costruzione ed Esercizio di ferrovie concesse all'industria

(1) Nel programma studiato dalla Commissione Reale, per dare prima esecuzione alle leggi 29 luglio 1879 e 20 luglio 1888, erano comprese le seguenti ferrovie complementari:

Castelvetro - Porto Empedocle per mettere in comunicazione le due città passando per Sciacca e Ribera;

Roma - Napoli per congiungere nel modo più rapido le due città;

Cuneo - Ventimiglia per congiungere il Piemonte con la riviera ligure e con Nizza;

Bassano - Primolano per allacciare la Padova - Bassano alla stazione di Tezze della linea Trento - Tezze e favorire i commerci del porto di Venezia;

Cremona - Borgo S. Donnino per favorire le comunicazioni con le linee Parma - Piacenza e Parma - Spezia;

Lucca - Aulla d'importanza militare, per rendere sicure da attacchi dal mare le comunicazioni fra la Toscana e il bacino medio del Po, ma anche d'importanza commerciale essendo la Garfagnana e la Lunigiana ricche di pregievoli marmi e di estesi boschi.

Urbino - Sant'Arcangelo d'importanza militare, e già per il primo tratto (Fabriano - Urbino) in esercizio; Poggio Rusco - Verona (già in parte costruita); Lecce - Francavilla, Monza - Besana, Besana - Oggiono, Fano - Santa Barbara (studiata fin dal 1856 per congiungere Fano ad Arezzo e stabilire attraverso la vallata del Metauro un'agevole comunicazione fra l'Adriatico e il Tirreno), Adriatico - Fermo - Amandola, Spilimbergo - Gemona, Cento - San Pietro in Casale (per agevolare le comunicazioni fra Cento, e le città di Bologna e Ferrara), Lagonegro - Castrocuoco e Cosenza - Nocera.

privata, con intervento dello Stato nella formazione del capitale azionario ;

b) diminuire, con speciali disposizioni, le spese di costruzione delle ferrovie di secondaria importanza ;

c) facilitare ai concessionari la raccolta dei capitali occorrenti per la costruzione delle ferrovie ;

d) stabilire l'obbligo dello Stato di procedere alla costruzione diretta di alcune ferrovie, salvo ad estenderlo anche alla costruzione di quelle altre che nel 1906 non fossero state concesse all'industria privata.

Detta relazione ebbe però a subire profonde modificazioni, in quanto la Commissione — d'accordo col Governo — stralciò dal disegno di legge la parte riguardante la creazione della Società Nazionale di cui al punto a) e con le altre disposizioni del progetto, formò un nuovo testo che divenne poi la legge 9 luglio 1905, n. 413.

Dobbiamo ora accennare alla legge 8 luglio 1903 con la quale si stabilì che i Comuni i quali, entro otto anni dalla pubblicazione della legge, avessero costruito la strada o parte della strada di accesso alla stazione ferroviaria omonima, o all'approdo omonimo del piroscalo postale, avrebbero avuto diritto ad un sussidio dello Stato in ragione della metà della spesa effettiva e ad un sussidio della Provincia in ragione del quarto.

A proposito di questa legge riteniamo doveroso ricordare il nome del Senatore Codronchi che già due anni prima aveva richiamata l'attenzione del Governo sul problema delle strade d'accesso alle stazioni ferroviarie. Nella relazione sul disegno di legge per la concessione di strade ferrate complementari il Codronchi aveva, infatti, fra l'altro, osservato : « A che giovano alcune ferrovie, quando i Comuni sparsi attorno ad esse non hanno i mezzi di raggiungere i treni, di cui soltanto veggono il pennacchio di fumo da lontano ? E come possono quelle linee dare prodotti remuneratori delle spese di costruzione, se sono destinate a servire i soli centri abitati che attraversano ?

« Sono ora pochi giorni che il Senato ha dato il proprio suffragio ad una nuova legge per la costruzione di strade nazionali e provinciali. Ma quella legge, pure utilissima, lascia vivo il desiderio di altri provvedimenti, che riparino alla deficienza di viabilità ordinaria, così giustamente lamentata ».

\* \*

Nel 1904, con apposita legge, furono approvate le due convenzioni stipulate in data 6 giugno 1904 tra l'Italia e la Francia, e precisamente: la prima per stabilire una nuova comunicazione tra le reti ferroviarie dei due paesi per mezzo di una strada ferrata, la quale, traversando i rispettivi territori della valle del Roya doveva congiungere Cuneo con Ventimiglia e con Nizza passando per Sospello; la seconda per l'impianto di un secondo binario su tutto il percorso della linea collegante Mentone a Ventimiglia.

Accenniamo, infine, alla convenzione stipulata fra l'Amministrazione statale e la Società Anonima per la ferrovia Novara - Segno per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione normale da Castellanza a Lonate Ceppino in Val d'Olona col sussidio annuo, per un periodo di 50 anni, di L. 1500 a chilometro; alla Convenzione 18 dicembre 1900 relativa ai provvedimenti per lo sviluppo del traffico sulle linee esercitate dalla Compagnia Reale delle Strade Ferrate della Sardegna, recante sostanziali modifiche a quella precedente del 21 giugno 1899 e alla Convenzione stipulata l'8 luglio 1901 per la concessione al Signor Neppi - Modona della costruzione e dell'esercizio della ferrovia economica a sezione normale Cento - Persiceto, col sussidio di L. 3.000 a chilometro per un periodo di anni 70.

\* \*

Nel quinquennio 1901-1905 furono aperte all'esercizio le linee o tronchi di linee sottoindicati.

*Per il 1901:*

Mandela-Subiaco (km. 22,709);

*per il 1902:*

Mercato S. Severino-Salerno (km. 17,615);

Poggio Rusco-S. Felice sul Panaro (km. 18,920);

Sondrio-Tirano (km. 25,898);

Avezzano-Balsorano (km. 36,822);

Massa M.-Follonica Porto (km. 25,132).

ed altri tronchi di minore lunghezza;

*per il 1903 :*

Corleone-S. Carlo (km. 38,471);  
 Ferrara-Copparo (km. 19,048);  
 Putignano-Locorotondo (km. 27,571);  
 ed altri tronchi di minore lunghezza;

*per il 1904 :*

Affi-Garda (km. 11,295);  
 Castellanza-Cairate Lonate Ceppino (km. 10,503);  
 S. Giuseppe Vesuviano-Sarno (km. 15,292 a sezione ridotta);  
 Napoli-Barra-Pompei-Poggiomarino (km. 84,572 a sezione ridotta);  
 ed altri tronchi di minore lunghezza;

*per il 1905 :*

Santhià-Borgomanero (km. 48,421);  
 Domodossola-Arona (km. 55,547);  
 Mungivacca-Casamassima-Putignano (km. 43,368);  
 ed altri tronchi di minore lunghezza.

In totale furono aperti all'esercizio Km. 650,375 di nuove linee o tronchi di linee, tenuto anche conto delle linee aperte all'esercizio nel territorio del Regno ancora soggetto all'Austria.

\*  
\*\*

Dal giornale tedesco « Archiv für Eisenbahnwesen » riportiamo i seguenti dati relativi allo sviluppo delle ferrovie nel mondo allo inizio del 1904 :

America . . . . .	Km.	432.618
Europa . . . . .	»	300.429
Asia . . . . .	»	74.510
Australia. . . . .	»	26.723
Africa . . . . .	»	25.039
Stati Uniti d'America . . . . .	Km.	334.634
Germania . . . . .	»	54.426
Russia. . . . .	»	53.258
Francia . . . . .	»	45.226
Austria-Ungheria . . . . .	»	38.818
Inghilterra . . . . .	»	36.148

Gli altri Stati restano al disotto dei 20.000 chilometri.

\* \* \*

Il treno più rapido dei principali Stati d'Europa alla fine del 1900 :

S T A T I	Percorrenza del treno più rapido Km.	Velocità media commerciale del treno più rapido Km.
<i>Francia</i> (linea Parigi-Calais, Méditerranée-Express)	298	91,7
<i>Inghilterra</i> (Londra Doncaster-Edimburgo) , .	636	82,1
<i>Belgio</i> (Bruxelles-Ostenda) . . . . .	126	79,6
<i>Germania</i> (Berlino-Amburgo) . . . . .	286	78,7
<i>Olanda</i> (Flessinga-Boxtel) . . . . .	137	74,7
<i>Austria-Ungheria</i> (Vienna-Budapest, Orient Ex- press) . . . . .	278	65,7
<i>Italia</i> (Milano-Bologna) . . . . .	215	62,9
<i>Russia</i> (Pietroburgo-Wirballen, Nord-Express) .	892	54,0
<i>Svizzera</i> (Olten-Zurigo). . . . .	63	53,7
<i>Rumenia</i> (Bordujeni-Bucarest) . . . . .	456	53,5
<i>Danimarca</i> (Kørsor-Copenaghen) . . . . .	110	52,8
<i>Svezia-Norvegia</i> (Gotemborg-Stoccolma) . . . .	458	44,7
<i>Spagna</i> (Portbou-Barcellona) . . . . .	167	44,5
<i>Turchia</i> (Sarembey-Costantinopoli) . . . . .	562	39,5
<i>Portogallo</i> (Valenza d'Alcantara-Lisbona) . . .	262	36,1
<i>Bulgaria</i> (Sarembey-Zaribrod) . . . . .	166	30,9

Ora, come vedremo, il primato dei treni più rapidi spetta alla Italia.

# PARTE TERZA





## ESERCIZIO DI STATO

**SOMMARIO:** Premessa. — Le linee direttissime. — Risoluzione dei problemi di economia dell'esercizio e delle grandi velocità. — Littorine ed elettrotreni. — Treni popolari. — Treni dopolavoristici. — Elettrificazione della rete di Stato. — Potenziamento dato dal Governo Fascista. — Materiale mobile.

Per quanto concerne la storia dei primi trentaquattro anni di gestione statale delle tre reti principali di ferrovie italiane iniziata sotto la guida illuminata di Riccardo Bianchi, che dovette con fermo polso attendere al riordinamento tecnico della nuova rete ed in seguito provvedere per l'assestamento economico e finanziario, riteniamo conveniente di restringere il nostro compito a brevi accenni sintetici data l'abbondanza di scritti esistenti in materia (1).

È ben noto quale sviluppo la rete statale abbia avuto fino al 1915 (circa Km. 14.500); quali preziosi servigi abbia reso nella sua nuova e rafforzata organizzazione durante la grande guerra (2);

(1) È a nostra conoscenza che fra breve l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato pubblicherà uno studio completo riguardante la rete delle proprie linee: ragioni di delicatezza e di doveroso senso di cameratismo ci hanno consigliato di astenerci dall'invadere il campo altrui, tanto più che nessuno potrà scrivere in materia con maggiore competenza di quella, altissima, degli attuali dirigenti della grande Azienda Statale.

(2) Dalla conferenza tenuta dall'ing. Remigio Valgoi nel 1930, ricorrendo il primo venticinquennio dell'esercizio di Stato delle Ferrovie italiane, rileviamo che dal 14 maggio 1915 al 31 dicembre 1918 furono effettuati nella zona di guerra 294.000 treni per il trasporto di 15.373.000 uomini di truppa, di 1.826.000 feriti ed ammalati, di 1.300.000 quadrupedi e di 347.000 rotabili. Altri dati, molto interessanti, desumiamo dalla Conferenza tenuta il 18 marzo 1937 in Genova dal Prof. Felice Corini. Per la seconda offensiva della Bainsizza (agosto 1917) furono trasportati, in un periodo di appena quarantacinque giorni, 950.000 uomini e 120.000 quadrupedi. I carri per viveri e munizioni ammontarono a 123.000. Nel solo Compartimento di Venezia, nel periodo stesso furono effettuati 25.600 treni militari con una media di 320 treni al giorno e una punta di 470.

Nonostante le gravi difficoltà di approvvigionamento del materiale metallico

in quale spaventoso disordine sia caduta nell'immediato dopoguerra per la nefasta influenza della propaganda bolscevica e quanto ferma ed energica sia stata l'opera epuratrice del Commissario Torre per la restaurazione dell'ordine e della disciplina ; infine, come sia stata rigenerata e potenziata al massimo negli ultimi tre lustri, secondo le geniali direttive del Duce, fedelmente realizzate da uomini di saldo volere e d'instancabile operosità che rispondono ai nomi di Costanzo Ciano e di Antonio Stefano Benni.

Noi ci contenteremo, pertanto, di tracciare le linee essenziali della grande opera che abbiamo visto iniziare, sviluppare ed in ultimo svolgersi con ritmo sempre più accelerato nel fulgore della civiltà nuova instaurata dal Fascismo.

\* \* \*

Le linee direttissime proclamate necessarie da decenni, e tuttavia dal passato regime quasi abbandonate, sono state celermente condotte a termine.

Nel 1922 è stata completata la direttissima Genova - Tortona che ha assicurato una maggiore efficienza al porto di Genova.

Il 1° febbraio 1924 si è attivata la linea Verona - Isola della Scala che ha integrato le comunicazioni per i transiti del Brennero e di San Candido, e ridotto da tre a un'ora e cinquantacinque minuti la percorrenza dei treni diretti da Bologna a Verona (1).

Il 30 ottobre 1927 è stata aperta all'esercizio la direttissima Roma - Napoli, lunga Km. 214 dei quali 173 in rettilineo, che ha avvicinato notevolmente l'Italia meridionale all'Italia centrale e settentrionale.

Nel Natale di Roma dell'anno XII è stata solennemente inaugurata la direttissima Bologna - Firenze, lunga Km. 96,908 che attraversa l'Appennino con una galleria di valico di Km. 18,507 (2).

furono, durante il periodo bellico, costruiti 1200 chilometri di nuovi binari.

Dopo la vittoria, 42 compagnie dirette dal Genio e circa 2.000 specialisti furono occupati al ripristino delle linee danneggiate che interessavano 600 chilometri della antica rete e 360 di quella delle terre liberate.

Non meno di 1.150 ferrovieri fecero generoso olocausto della loro vita alla Patria.

(1) La via Modena - Mantova è più lunga di 21 Km.

(2) Di questa linea fu stabilita la costruzione con la legge 12 luglio 1908, ma i lavori, iniziati prima della guerra, ebbero vero impulso soltanto nel 1923 per merito del Governo Fascista. È più breve della Porrettana di circa 35 Km.

Tale galleria, in cui rifulge il magistero della tecnica ferroviaria italiana, è, fra quelle a doppio binario, la più lunga del mondo. A dare un'idea della grandiosità dell'opera riferiamo i seguenti dati :

Roccia scavata mc. 1.511.000 ;  
rivestimenti murari mc. 460.000 ;  
energia consumata 110 milioni di Kw. ore ;  
dinamite adoperata tonnellate 940 ;  
giornate di operai impiegati oltre 5.600.000.

Novantasette vittime si sono deplorate durante i lavori, riusciti oltre ogni dire difficili e rischiosi per i terreni spingenti, per le eruzioni di acqua e, soprattutto, per i gas infiammabili uscenti attraverso gli ammassi di schisti argillosi e dalle argille scagliose.

La costruzione della intera linea è costata 1 miliardo e 122 milioni.

Ricordiamo, infine, l'attivazione della linea Cuneo - Ventimiglia (anno VII E. F.), i raddoppi del binario della Chiusi - Firenze e della Incoronata - Barletta, la costruzione e apertura all'esercizio della nuova linea Trapani - Alcamo (1) ecc.

Al 30 giugno 1938 la lunghezza complessiva della rete ferroviaria a scartamento normale e ridotto esercitata dallo Stato risultava di Km. 16.967,867.

\* \* \*

Un lungo discorso meriterebbero le numerose nuove stazioni costruite, da quella monumentale della capitale Lombarda a quella geometricamente severa ed armoniosa della città del Fiore.

E non meno a lungo si dovrebbe parlare degli ampliamenti ed abbellimenti apportati a molte altre stazioni e degli impianti moderni di cui sono state dotate.

Ma, tralasciando tale tema, vogliamo solo accennare ai nuovi mezzi rotabili coi quali si è inteso risolvere i problemi della economia di esercizio e della velocità.

Nel 1932 viene sperimentato sulla ferrovia del Canavese il primo treno italiano con ruote di gomma (2).

---

(1) La linea fu costruita a cura dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie e passata, poi — per l'esercizio — all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

(2) L'esperimento, ripetuto sulla linea Roma - Lido, non ebbe seguito di pratica applicazione.

Poco tempo dopo una bella e lucente autovettura ferroviaria con motore a scoppio, ideata e costruita dalle officine Fiat, compie, con foga vertiginosa, il suo primo viaggio sperimentale da Roma a Littoria, recando a bordo il Duce, Signore incomparabile della velocità e dell'ardimento. E dalla città di Littoria — sorta per testimoniare nei secoli la grandezza di un'opera di redenzione che nè imperatori nè papi erano riusciti a compiere e il Fascismo ha compiuta — prende il suo nome augurale : Littorina.

La giovine Littorina s'impone ben presto per le sue incontestabili doti di velocità e sicurezza talchè al 30 novembre 1934, il novissimo mezzo di trasporto ha già effettuato sulle nostre reti un percorso totale di 3.716.000 chilometri trasportando 4.198.000 viaggiatori.

Oggi le Littorine, tecnicamente perfezionate e munite di potenti motori Diesel, rendono servizi preziosi su numerose linee ed il loro impiego, atteso il gradimento del pubblico, è in progressivo aumento.

La Littorina non ha esaurito tuttavia l'appassionante lotta contro lo spazio mediante il conseguimento di sempre più elevate velocità.

Nel 1934 l'Ufficio Studi Locomotive progettò un treno a tre unità capace di 192 posti, destinato al servizio su linee elettrificate a 3000 volta.

Le prove effettuate col primo elettrotreno nel 1936 diedero risultati eccellenti. Il percorso Bologna - Firenze venne superato in 43 minuti alla velocità commerciale di 135 Km. all'ora. Quello da Firenze a Roma in 165 minuti alla velocità commerciale di 115 Km. all'ora ; sul tratto Roma - Napoli la velocità commerciale toccò i 140 Km. orari.

In successivi esperimenti l'elettrotreno, perfezionato nei suoi meccanismi, sullo stesso tratto Roma - Napoli, raggiunse una velocità commerciale di 165 Km. ed una velocità massima di 201 Km.

Normalmente, il tratto Milano - Napoli (Km. 846) viene oggi percorso alla velocità commerciale di 106 Km. orari, nonostante la linea si presenti acclive, con frequenti curve e ben 17 minuti complessivi di fermate siano richiesti dalle stazioni di Bologna, Firenze e Roma.

Ma non basta ancora.

Il Ministro Benni, il quale se giustamente è stato definito il « Ministro della velocità » può anche vantare il titolo di industrializzatore

dell'Azienda Ferroviaria statale, vuole ed attua una nuova, superba affermazione della tecnica elettro-ferroviaria italiana.

Il 20 luglio 1939, dopo un periodo di importantissime ricerche sperimentali e di prove, eseguite con appassionato fervore dai nostri valorosi ingegneri ferroviari, l'elettrotreno ultrarapido Breda 1200HP compie l'intero percorso Firenze - Milano (316 Km.) in un'ora e cinquantacinque minuti. Il tratto Firenze - Bologna di 97 chilometri viene superato in 38' ad una velocità commerciale di 154 chilometri orari; quello Bologna - Milano di 219 chilometri alla media di 176 chilometri orari. In località Ponte Duro viene raggiunta la velocità massima di 203 chilometri orari, che abbassa notevolmente il primato precedentemente conseguito sulla Roma - Napoli.

Come ha spiegato il Ministro Benni ai giornalisti, che lo acclamavano per l'esito della prova alla quale egli stesso aveva partecipato, siffatte corse non sono fine a se stesse, ma costituiscono una base per l'aumento della velocità in genere e non soltanto sulle linee principali, ma anche su quelle secondarie, ciò che porterà ad un sempre maggiore raccorciamento delle distanze.

Nel concetto del Ministro Benni, la velocità dei trasporti ferroviari è un imperativo categorico che deve adeguarsi alle attuali esigenze del traffico, e in tale campo l'Italia Fascista, per suo merito, ha già conseguito, attraverso un metodico sviluppo di posizioni necessarie, risultati superiori a quelli ottenuti dalle più progredite ferrovie di tutte le più progredite Nazioni del mondo.

Per gli amanti di curiosità vogliamo qui ricordare che nel 1875, allorchè, con l'apertura all'esercizio dei tronchi da Orte a Chiusi e da Chiusi a Terontola, si ottenne la congiungente diretta fra Milano e Roma, il percorso di 632 chilometri che separava le due città veniva coperto in ore 17 e 18 minuti. Attivata la congiungente diretta per Chiusi, la durata del viaggio veniva ridotta a 16 ore.

Dal 1875 al 1922 si passava gradatamente da 16 ore ad ore 12,40.

Oggi, con gli elettrotreni, si impiegano appena sei ore, e cioè un terzo circa di quanto si impiegava in un passato non troppo remoto.

\* \* \*

Si può dire che fino a pochi anni fa gli italiani ignoravano l'Italia; questa nostra Italia che è un poema sempre vivo e glorioso in cui le forme più elette della bellezza si fondono con lo splendore delle virtù e degli eroismi più eccelsi.

L'educazione Fascista e lo spirito di iniziativa degli Organi statali sono intervenuti a tempo ed hanno sommersa l'indolenza e direi anche l'indifferenza del passato, sotto l'acceso dinamismo dei tempi nuovi.

L'istituzione dei « treni popolari » ha dato agli italiani il gusto del viaggio.

Oggi il popolo può, nell'ambito delle più modeste risorse economiche e dei doveri di lavoro, muoversi, istruirsi ed elevarsi spiritualmente, procurandosi nel contempo una delle più piacevoli distrazioni.

Il « treno popolare » ha subito conquistato il popolo italiano e lo ha, gioiosamente, messo a contatto con le incomparabili bellezze del nostro Paese.

Nel 1938, fra il 5 giugno e il 25 settembre, sono state effettuate 1.538 coppie di treni straordinari con una percorrenza complessiva di chilometri 617.119, utilizzando inoltre 454 coppie di treni ordinari per viaggiatori fruanti delle stesse facilitazioni dei treni popolari.

Il numero complessivo dei gitanti trasportati è stato di 1.226.261 di fronte al 1.201.267 dell'anno 1937 (1).

Nel 1939 l'istituzione dei « treni popolari » ha segnato un maggiore incremento.

A quanto abbiamo fin qui detto, dobbiamo aggiungere che il Partito Nazionale Fascista, attraverso la sua perfetta organizzazione dopolavoristica, ha preso l'iniziativa, unitamente alla Confederazione Fascista dei lavoratori dell'industria, per l'effettuazione di viaggi per lavoratori all'estero e nei luoghi e centri più interessanti della penisola.

Il primo treno dopolavoristico ha effettuato una gita da Roma a Vienna e a Budapest nel corso dell'anno 1939.

\*  
\* \*

*Elettrificazione delle ferrovie.* — il problema della trazione elettrica — del quale ci occupiamo soltanto in questo capitolo per unità di trattazione — ha affaticato varie generazioni, e non si sarebbe po-

(1) Amministrazione delle FF. SS. — Relazione per l'anno finanziario 1937-1938.

tuto risolvere se il Pacinotti non avesse ideato, con italica genialità, il motore elettrico a corrente continua che rappresenta, dal punto di vista della perfezione del lavoro, un superamento dei preesistenti motori, ed è atto a trasformare l'energia meccanica in energia elettrica, funzionando come dinamo.

È noto che i primi esperimenti di trazione elettrica furono fatti mediante batterie collocate insieme al motore.

Spetta al piemontese Bessolo il vanto di aver ideato un sistema di trazione nel quale la corrente è condotta al motore per mezzo di filo aereo portato da pali.

Il brevetto del Bessolo porta la data del 1855, mentre la prima applicazione che Wermer Siemens fece del conduttore aereo alle tranvie non risale che al 1880.

Il Governo italiano, particolarmente interessato alla trasformazione del sistema di trazione delle proprie ferrovie per sottrarsi al grave tributo pagato all'estero per l'approvvigionamento del carbone, istituì nel 1897 una Commissione con l'incarico di studiare l'applicazione della trazione elettrica alle ferrovie (1).

Nel 1897, per iniziativa del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Prietti, fu concretato anche un programma di esperimenti sulle linee in esercizio, coordinati ad un sistema di esercizio economico, e in particolare :

un esperimento di trazione elettrica con accumulatori sulla linea Milano - Monza ;

un esperimento, pure con accumulatori, sulla linea Bologna - S. Felice - Poggio Rusco ;

un esperimento col sistema a filo sulle linee della Valtellina Lecco - Sondrio e sua diramazione Colico - Chiavenna.

Quest'ultimo esperimento costituiva la più grande applicazione che del nuovo sistema di trazione si fosse mai tentata così in Europa come in America, trattandosi di elettrificare circa Km. 105 di linea.

Le Società interessate assecondarono con premura l'iniziativa del Governo.

Il servizio elettrico Monza - Milano fu inaugurato il 7 febbraio 1899.

Data memorabile, questa, per la storia delle ferrovie italiane

---

(1) La prima applicazione in Italia della trazione elettrica era stata fatta sulla tranvia Firenze - Fiesole, nel 1890.



poichè, per la prima volta, l'energia tratta dalle nostre acque si contrapponeva, coi più lieti auspici, all'energia fornita dai paesi delle miniere.

La prima corsa si effettuò in 20 minuti, ad una velocità di 45 chilometri all'ora.

L'esperimento del servizio di trazione elettrica sulla Monza - Milano durò quattro anni, essendo stato dichiarato chiuso il 31 luglio 1903.

Sulla Milano - Varese l'esperimento si chiuse, con risultati soddisfacenti, il 14 ottobre 1903 (1).

Sulla Bologna - S. Felice - Poggio Rusco l'esperimento si protrasse per due anni con discreti risultati tecnici, ma la Società Adriatica, avendo trovata economicamente meno vantaggiosa la trazione elettrica, ripristinò la trazione a vapore (2).

Fra il 1910 e il 1914 si provvide alla elettrificazione delle due linee dei Giovi e della linea Bussoleno - Modane.

Al 1915 le ferrovie elettrificate toccavano i 377 chilometri: modesta cifra, se vogliamo, ma che ci ha consentito di risparmiare, du-

(1) Il pubblico gradì subito la regolarità e maggiore velocità del nuovo servizio e abbandonò i treni a vapore intercalati a quelli elettrici per viaggiare soltanto su questi ultimi.

Il 20 novembre 1901 le 7 coppie di treni elettrici si dovettero portare a 19 per il tratto Milano - Gallarate e a 14 per il tratto Gallarate - Varese con la totale soppressione dei treni a vapore.

Crescendo sempre più il numero dei viaggiatori, nel 1902 si dovettero portare a 23 le coppie di treni fra Milano e Gallarate e a 18 quelle fra Gallarate e Varese.

(2) È da notare che sul tronco Bologna - Poggio Rusco si era attuato contemporaneamente il regime economico con un sensibile ribasso delle tariffe. Verificatosi in dipendenza di ciò un aumento di traffico, la potenzialità di trasporto delle automotrici elettriche si dimostrò insufficiente alle esigenze del servizio che dovette essere normalmente integrato con l'effettuazione di treni a vapore. Ciò comportava un aumento di spesa e intralci al servizio, eppertanto il 20 aprile 1903 fu ripristinata la trazione a vapore.

Gli impianti delle ferrovie elettriche in Lombardia suscitarono l'ammirazione dell'Europa.

I membri della « Institution of electrical engineers » di Londra visitarono le ferrovie Varesine e di Valtellina e le giudicarono le più perfette d'Europa.

Le stesse linee furono visitate dal Ministro austriaco Barone Witteck, da autorevoli Commissioni tecniche di Ungheria e di Francia, e dal Principe Michele Khilkow, ministro delle vie e comunicazioni dell'impero russo, il quale dichiarò che, avendo visitato l'anno prima (1902) gli impianti di trazione elettrica dell'America del Nord, riconosceva gli impianti italiani meglio appropriati al servizio ferroviario.

rante la grande guerra e l'armistizio, circa un milione di tonnellate di carbone.

L'avvento del Regime Fascista trova il problema della elettrificazione ad un punto morto.

Si discute se convenga limitare la trasformazione alle linee di valico a grande traffico, ovvero estenderla alle grandi linee pianeggianti, pure a grande traffico.

La sterile discussione è presto spazzata via dal volere del Duce.

In appena un decennio (1922-1932) il numero dei chilometri elettrificati sale da 781 a 2100 e il numero delle locomotive elettriche in dotazione dell'Azienda da 378 a 967.

Il valore delle importazioni di carbone fossile si riduce in conseguenza dalla media di 1.989 milioni di lire toccata nel triennio 1927-1929 a 1.629 milioni nel 1930, 1.247 nel 1931, 668 nel 1932 e 670 nel 1933 (1).

Il punto di vista del Governo nei riguardi dell'elettrificazione si trova mirabilmente sintetizzato nel discorso tenuto alla Camera dei Deputati, da Costanzo Ciano, quale Ministro delle Comunicazioni, nella tornata del 2 maggio 1933.

« I tecnici puri » egli disse, « per determinare la convenienza della elettrificazione, si fermano esclusivamente sull'immediato tornaconto economico, facendo l'esame delle tre variabili che su di essa hanno riflessi : quantità di traffico, costo del carbone, costo dell'energia elettrica.

« L'esame analitico della cosa, fatto in un momento come l'attuale di depressione del traffico, di prezzo eccezionalmente basso del carbone, non porterebbe che a conclusioni negative sul vantaggio economico dell'elettrificazione ; la decisione, per un'azienda puramente industriale, non potrebbe quindi essere dubbia.

« La contrazione del traffico sulle arterie principali, che sono quelle per le quali è prevista l'elettrificazione, non può essere e non è che un fenomeno contingente.

« È ancora ben presente nella nostra memoria che in tempo non lontano il prezzo del carbone sul mercato, che oggi si aggira sulle 100 lire, salì fino a 780 lire per tonnellata e che, indipendentemente dal prezzo, le difficoltà del suo rifornimento furono tali da dover se-

(1) Sulla diminuzione influl, però, notevolmente, anche la caduta dei prezzi di acquisto.

riamente impressionare chi aveva la responsabilità del movimento ferroviario nazionale, in quel momento tanto necessario alla difesa del Paese.

«Abbiamo quindi, indipendentemente da qualsiasi fallace risultato anaitico attuale, il dovere di attenuare, nei riflessi della vita e della difesa nazionale, il dominio del carbone fossile, utilizzando sempre più e sempre meglio le nostre energie idrauliche, certi che quell'utilità materiale, che forse oggi alcuno solo aritmeticamente contesta, sarà pienamente e luminosamente superata in un prossimo avvenire.

«Non poteva, quindi, il Governo Fascista rinunciare alla sollecita estensione della trazione elettrica» (1).

E lo stesso Ministro Ciano, nella relazione ministeriale per la conversione in Legge del R. Decreto Legge 27 ottobre 1932, n. 1472, concernente la estensione della trazione elettrica sulle ferrovie dello Stato, aveva annunciato il seguente programma di lavori :

1° - elettrificare le arterie fondamentali del sistema ferroviario italiano, e più precisamente : le due longitudinali Milano - Reggio Calabria passanti l'una per Bologna - Firenze, l'altra per Genova - Pisa, e la trasversale Torino - Trieste - Fiume ;

2° - completare i collegamenti elettroferroviari fra il porto di Genova ed i valichi alpini del Sempione e del Gottardo attraverso Milano ;

3° - completare la rete Ligure - Piemontese, già in gran parte elettrificata, e quella Toscana compresa fra la litoranea Genova - Livorno e la Porrettana o direttissima Bologna - Firenze ;

---

(1) Il quadro dei vantaggi economici della trazione elettrica può completarsi così :

1° il locomotore non deve trainare il tender come la locomotiva e, quindi, a parità di peso morto, può trainare un maggiore peso utile ;

2° l'ansamento che si verifica nella locomotiva per le insufficienze di una vaporizzazione prolungata è assolutamente ignoto al locomotore che può, quindi, mantenere sulle ferrovie a forti pendenze velocità più elevate, ciò che equivale ad un aumento di potenzialità di traffico ;

3° la soppressione del fumo elimina tutti i disturbi, i danni e i pericoli che sono ad esso conseguenti. Uno dei più gravi disastri ferroviari si verificò nel 1898 per l'insidia del fumo, nell'interno della Galleria dei Giovi ;

4° attraverso l'elettricità è possibile utilizzare tutte le fonti di energia oggi conosciute e cioè, oltre il carbone bianco, il carbone nero, le ligniti, la nafta, il gas dei forni a coke ecc.

4° - aumentare la potenzialità della Pontebbana da Udine a Tarvisio, non potendosi pensare a una correzione di tracciato, e al completamento della elettrificazione fino a Trieste e Fiume, per assicurare a questi porti una via rapida di trasporti centroeuropea ;

5° - prolungare la Brennero - Bolzano fino a Bologna, assicurando un rapido collegamento con quel transito internazionale ;

6° - completare la elettrificazione delle linee facenti capo a Bologna, estendendo questa alla Bologna-Ferrara - Padova, che ha già un traffico intenso.

Tale programma conferma ancora una volta l'ampiezza e il carattere integrale delle visioni del Fascismo in tutti i campi che interessano il benessere e la sicurezza della Nazione (1).

Il programma stesso, che importava la elettrificazione di oltre 4.365 chilometri di linee con una spesa presuntiva di L. 4.620 milioni, è stato non solo attuato, ma superato.

Nell'anno XVII dell'Era Fascista, per virtù del tenace volere del Ministro Benni si è compiuto un altro grande passo in avanti con l'elettrificazione della linea Chiasso - Milano - Voghera e della linea Falconara - Orte.

L'esercizio elettrico passa, per tutta la rete, da 4.823 chilometri a 5.131 chilometri e si realizzano notevoli concreti benefici in quanto la Falconara - Orte oltre a migliorare il collegamento delle Marche con Roma, costituirà, con le due branche verso Bologna e verso Napoli, un altro itinerario a completa elettrificazione, mentre la Chiasso - Milano salderà i due esercizi elettrici dell'Italia e della Svizzera in modo che da Basilea si possa giungere all'estremo limite di Reggio Calabria senza la vecchia se pur gloriosa vaporiera.

Per quanto riguarda il materiale mobile, che nel 1937-38 comprendeva 1.339 locomotori e automotrici (ivi compresi 6 elettrotreni) si è fatto un nuovo poderoso balzo in avanti nell'anno 1939 con la commessa all'industria privata di ben 137 nuove locomotive elettriche, 47 elettromotrici, 4 elettrotreni e 20 treni elettrici bloccati.

Nell'Anno XVII si è spesa, per il sempre maggiore potenziamento

(1) E la Nazione ben comprese l'importanza dell'impresa voluta dal Regime. La prima emissione di obbligazioni a premio « Elettrificazione Ferrovie dello Stato » per 600 milioni ebbe immediato successo. Appena un mese dopo, una seconda emissione conseguì risultati ancor più lusinghieri : fu sottoscritto più di un miliardo mentre il Governo aveva richiesto soltanto 600 milioni. I sottoscrittori che parteciparono alla grande operazione finanziaria furono non meno di 170.000.

della nostra magnifica rete ferroviaria statale, l'imponente cifra di un miliardo e 104 milioni con un impiego di mano d'opera di 32.635.000 giornate lavorative.

Così operando l'Italia Fascista si va sempre più distanziando, nel cammino della vera civiltà, da tutte le altre Nazioni di Europa, battendo tempi da vero primato.

\*  
\* \*

In cospetto ad un mondo smarrito in vane ricerche di nuove formule di esistenza sociale, la visione della nostra attuale e futura grandezza ci fa sentire il privilegio di appartenere ad un popolo laborioso ed intrepido che, ritrovata la sua unità spirituale, procede, agli ordini del Duce, sulla via del progresso e della potenza come un esercito ordinato, in modo glorioso e trionfale.

E, con orgoglio, pensiamo che quando, nel 1942, converranno nel nostro paese folte masse di stranieri da tutte le parti del mondo, saranno proprio le nostre magnifiche ferrovie che sveleranno per prime, ai loro occhi attoniti, il volto forte e radioso dell'Italia di Mussolini.

## FERROVIE ESERCITATE DALL'INDUSTRIA PRIVATA

### FERROVIE RIMASTE ALL'INDUSTRIA PRIVATA AL 1° LUGLIO 1905

**SOMMARIO :** Consistenza delle ferrovie concesse al 1° luglio 1905. — Elenco *A*) : Ferrovie a scartamento normale. — Elenco *B*) : Ferrovie a scartamento ridotto.

Al 1° luglio 1905, data del passaggio delle grandi linee ferroviarie allo Stato e per esso alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, la ripartizione della intera rete italiana, fra linee assunte dallo Stato e linee lasciate all'industria privata (sotto l'Alta Vigilanza dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie istituito, come abbiamo visto, con Decreto Reale del 26 giugno 1905 presso il Ministero dei Lavori Pubblici) avviene come si rileva dal seguente prospetto nel quale si tiene conto delle lunghezze di esercizio:

Num. d'ordine	Linee in esercizio	Lunghezze di esercizio in Km.		
		a scartamento normale	a scartamento ridotto	in totale
1	2	3	4	5
1	Assunte dallo Stato . . . .	14.541	229	14.770
2	Proseguite a cura dell'industria privata . . . . .	1.378	1.763	3.141
3	In complesso . . . . .	15.919	1.992	17.911

Specificando : le ferrovie rimaste, nel 1905, in esercizio a cura dell'industria privata, risultano nel quantitativo di 79, di cui 42 a scartamento normale, e 37 a scartamento ridotto.

Riteniamo utile indicare in due distinti elenchi gli estremi delle linee predette, e precisamente nell'elenco *A* quelle a scartamento normale e nell'elenco *B* quelle a scartamento ridotto.

## ELENCO A

*Ferrovie a scartamento normale esercitate dall'industria privata  
alla data del 1° luglio 1905*

	Lunghezza di esercizio Km.	
1. Torino-Ciriè	20,246	
2. Ciriè-Lanzo	10,883	»
3. (Torino)-Settimo-Rivarolo	34,069	»
4. Rivarolo-Castellamonte	7,172	»
5. Rivarolo-Pont Canavese	16,297	»
6. Santhià-Biella	29,893	»
7. Tortona-Castelnuovo Scrivia	8,602	»
8. Basaluzzo-Frugarolo	8,891	»
9. Milano-Saronno	21,245	»
10. Gozzano-Alzo	7,796	»
11. Milano-Erba	48,245	»
12. Seveso-Camnago	2,354	»
13. Como-Varese-Laveno	49,774	»
14. Saronno-Malnate	23,903	»
15. Novara-Saronno-Seregno	54,370	»
16. Saronno-Grandate	18,328	»
17. Castellanza-Lonate Ceppino	10,203	»
18. Sondrio-Tirano	26,144	»
19. Bergamo-Ponte della Selva	28,691	»
20. Rezzato-Vobarno	25,992	»
21. Brescia-Iseo	24,071	»
22. Verona-Capriano	34,408	»
23. Affi-Garda	11,294	»
24. Cividale-Udine	15,115	»
25. Udine-Portogruaro	61,591	»
26. S. Giorgio di Nogaro-Confine	6,789	»
27. Conegliano-Vittorio Veneto	13,532	»
28. Montebelluna-Camposampiero	27,032	»
29. Parma-Suzzara	43,443	»
30. Suzzara-Ferrara	81,172	»
31 e 32. Sassuolo-Scandiano-Reggio- Guastalla con diramazione Ba- gnolo-Carpi	71,273	»
33. Ferrara-Copparo	19,051	»
34. Bologna-Budrio-Portomaggiore e Budrio-Massalombarda	72,114	»
35. Marmifera di Carrara	21	»
36. Poggibonsi-Colle Val d'Elsa	7,422	»
37. Arezzo-Pratovecchio-Stia	44,242	»

38. Massa Marittima-Follonica porto	»	»	»	25,132
39. Mandela-Subiaco	»	»	»	22,709
40. Napoli-Pozzuoli-Torregaveta	»	»	»	19,781
41. Bari-Putignano-Locorotondo con bi- forcazione Putignano-Mungivacca	»	»	»	114,720
42. Palermo-Marsala-Trapani	»	»	»	189,416

ELENCO B

*Ferrovie a scartamento ridotto esercitate dall'industria privata  
alla data del 1° luglio 1905*

	Lunghezza di esercizio Km.	
1. Biella-Sagliano-Balma	13,117	
2. Biella-Cossato-Vallemosso	»	»
3. Biella-Mongrando	»	»
4. Fossano-Mondovì	»	»
5. Mondovì-Villanova-Cave della Roc- chetta	»	»
6. Bettole di Varese-Luino	»	»
7. Menaggio-Portezza	»	»
8. Ponte Tresa-Luino	»	»
9. Torrebelvicino-Schio-Arsiero	»	»
10. Sassuolo-Modena-Mirandola e Ca- vezzo-Finale	»	»
11. Modena-Vignola	»	»
12. S. Ellero-Saltino	»	»
13. Arezzo-Fossato	»	»
14. Chieti stazione-Città	»	»
15. Napoli-Ottajano-S. Giuseppe	»	»
16. Circumvesuviana da S. Giuseppe per Poggiomarino a Sarno e da Barra per Torre Annunziata a Poggio Marino	»	»
17. Pugliano-Vesuvio	»	»
18. Napoli-Nola-Baiano	»	»
19. Palermo-Corleone	»	»
20. Corleone-S. Carlo	»	»
21. Catania-Riposto (Circumetnea)	»	»
22. Cagliari - Decimomannu - Chilivani- Terranova		} 413,521
23. Decimomannu-Iglesias		
24. Chilivani-Portotorres	»	
25. Terranova-Golfo Aranci	»	
26. Cagliari stazione-Porto		



27. Monteponi-Portovesme	»	»	»	20,150
28. Iglesias-Monteponi	»	»	»	5,402
29. Monti-Tempio				
30. Sassari-Tirso				
31. Chilivani-Tirso				
32. Cagliari-Isili-Sorgono				
33. Macomer-Nuoro	»	»	»	594,037
34. Macomer-Bosa				
35. Diramazione al porto di Bosa				
36. Mandas-Arbatax				
37. Diramazione Gairo-Jerzu				

\*  
\* \*

Posteriormente al 1° luglio 1905 alcune ferrovie rimaste in quell'anno ed anche per qualche anno successivo, in esercizio a cura di società private, passarono completamente allo Stato: ciò avvenne ad esempio per un notevole gruppo delle ferrovie della Sardegna, per le linee Palermo - Corleone, Corleone - S. Carlo, Palermo - Marsala - Trapani, Conegliano - Vittorio Veneto ecc.

Altre passarono allo Stato in esercizio definitivo quali la Brusca - Dronero, Calalzo - Pieve di Cadore - Belluno, Borgo S. Lorenzo - Pontassieve, San Vito - Motta - Portogruaro, e dopo la guerra mondiale le linee Malles - Merano, Merano-Bolzano, Mezzolombardo - Mezzocorona, Brennero - Ala, S. Candido - Fortezza, Trento - Primolano, Monfalcone - Cervignano, Aurisina - Cormons, Postumia Grotte - Trieste, Fiume - S. Pietro del Carso.

D'altra parte, alcune linee statali furono cedute in esercizio all'industria privata come ad esempio la Lecce - Gallipoli e la Zollino - Otranto che entrarono a far parte del raggruppamento delle ferrovie Salentine detto del Sud Est.

## FERROVIE ESERCITATE DALL'INDUSTRIA PRIVATA AL 1939

**SOMMARIO :** Premessa. — Il sistema delle concessioni ferroviarie in Italia. — Legislazione in materia. — Consistenza al 1939 delle Ferrovie concesse all'industria privata. — Prospetto A) : Ferrovie a scartamento normale. — Prospetto B) : Ferrovie a scartamento ridotto.

Grosso modo può dirsi che lo Stato ha avocato a sè l'esercizio di tutte quelle linee ferroviarie che essendo di sua proprietà erano state affidate per l'esercizio alle tre grandi Società, Mediterranea, Adriatica e Sicula, linee che costituiscono l'ossatura fondamentale della rete italiana e che essendo di grandi comunicazioni sono per la maggior parte redditizie : ad esse furono poi aggiunte linee di minore importanza, dette secondarie, che gravano notevolmente sul bilancio dell'Azienda Statale, ma che debbono da questa essere esercitate per le necessarie integrazioni regionali.

Tutte le altre linee di carattere secondario, di non grande sviluppo, quasi tutte a semplice binario, furono lasciate all'industria privata.

Questo insieme di ferrovie costituisce una rete di ben 6.000 chilometri ai quali debbonsi aggiungere circa 3.000 chilometri di ferrovie d'interesse locale che in Italia — a differenza di tutti gli altri Paesi, come vedremo meglio in seguito — furono denominate tranvie extraurbane.

In complesso si tratta di 9.000 chilometri di strade ferrate, e cioè più della metà di quelle esercitate dallo Stato (Km. 17.000), le quali pur vivacchiando a costo di ingenti sacrifici da parte delle industrie esercenti e di notevoli aiuti finanziari da parte dell'Erario, rendono grandi servizi alle modeste economie locali che verrebbero gravemente turbate qualora, per impossibilità di vita, sia pur grama, dovessero chiudersi.

\*  
\* \*  
\*

Il sistema concessionale italiano, attraverso le varie vicende da noi già ampiamente accennate e le molteplici e svariate forme as-

sunte nei diversi periodi, si è definitivamente stabilizzato in tre istituti chiaramente distinti: 1° Concessione piena di costruzione e di esercizio; 2° Concessione di sola costruzione; 3° Concessione di solo esercizio.

Mentre per le concessioni di solo esercizio non esistono norme di carattere generale e si deve quindi provvedere caso per caso mediante apposite disposizioni legislative, per le concessioni di sola costruzione vigono le norme contenute nel « Testo Unico delle disposizioni di Legge per le ferrovie concesse all'industria privata » approvato con R. Decreto 9 maggio 1912, n. 1447 e nel R. D. Legge 2 agosto 1929, n. 2150.

La forma essenziale e tipica delle concessioni ferroviarie è la cosiddetta concessione piena che comprende la costruzione e l'esercizio: tale concessione, che nel passato aveva una durata massima di 90 anni è attualmente ridotta al massimo di 70 anni, dopo di che la linea con tutti i suoi impianti (escluso in genere il materiale mobile) passa in proprietà dello Stato.

Come abbiamo detto nella nostra relazione che precede il volume della Statistica delle Ferrovie concesse alla industria privata per il biennio 1935-1936 (1), lo Stato, nella maggior parte dei casi, corrisponde al concessionario una sovvenzione chilometrica per la durata di 35, 50 o 70 anni, durata che ora è di norma di un cinquantennio. Questa sovvenzione chilometrica governativa ha carattere integratore del bilancio generale presuntivo della costruzione e dell'esercizio della linea; essa può essere vincolata — di solito fino al massimo di nove decimi — a garanzia delle operazioni finanziarie occorrenti per le spese di costruzione. L'ultima quota rimane invece a garanzia dell'esercizio e viene corrisposta al concessionario anno per anno, in seguito al constatato buon andamento dell'esercizio stesso.

La sovvenzione massima chilometrica corrisposta dallo Stato ha subito nel tempo un graduale incremento in relazione al diverso traffico, alle differenti caratteristiche costruttive ed alla diversa spesa di costruzione delle linee da concedere, nonché al diminuito valore di acquisto della lira nel periodo postbellico. Le linee più ricche, che presentavano nel bilancio presuntivo di esercizio notevoli margini di utili, furono le prime a costruirsi con sovvenzione governativa nulla, o molto bassa; seguirono quindi le linee a traffico minore, che spesso

---

(1) Edito in Roma a cura dell'Istituto Poligrafico dello Stato.

erano anche le più costose data la natura montuosa dei terreni da attraversare.

La sovvenzione massima chilometrica che — come abbiamo già detto — era inizialmente di lire 1000 per 35 anni, fu poi aumentata a lire 5000 per un periodo di tempo da 35 a 70 anni e quindi a lire 5700; leggi successive la elevarono fino a lire 10.000, sia pure vincolandola alla dimostrazione della speciale importanza della linea e alla concorrenza di particolari oneri di costo e di esercizio. Le prime disposizioni emanate nell'immediato dopo guerra (Decreto-Legge 23 febbraio 1919, n. 303) portarono la sovvenzione governativa a lire 15.000 (ferrovie a vapore) e a lire 17.000 (ferrovie elettriche) a chilometro. Queste disposizioni però furono subito sorpassate, per le incalzanti trasformazioni che si venivano verificando nel campo economico e finanziario, dai Regi Decreti Legge 8 luglio 1919, n. 1327, 3 aprile 1921, n. 622, e 7 febbraio 1923, n. 431, i quali portarono a lire 50.000 per 50 anni la sovvenzione massima chilometrica governativa, da attribuirsi però in due tempi: lire 25.000 per la costruzione della sede e dei fabbricati (1° gruppo di opere) e le altre lire 25.000 per l'armamento, il completamento e l'esercizio della linea (2° gruppo di opere).

Furono poi concessi sussidi di esercizio e varie agevolazioni con il R. D. L. 29 gennaio 1922, n. 40, e con altre disposizioni.

In seguito, al primo affermarsi delle automotrici ferroviarie con motori a scoppio o ad iniezione, fu agevolata l'adozione di materiale ferroviario di tipo nuovo, accordando un sussidio per le esperienze, e ciò mediante il R. Decreto 23 maggio 1924, n. 1011.

Fu poscia deciso che potevasi accordare una sovvenzione supplementare entro il massimo di lire 8.000 a chilometro per le linee da costruirsi a trazione elettrica ai sensi dei Regi Decreti-Legge 23 maggio 1924, n. 998, e 3 aprile 1926, n. 757; nonchè una sovvenzione fino a lire 10.000 per 50 anni, per la elettrificazione di ferrovie già esistenti a vapore o per l'adozione in genere di altri sistemi di trazione, ai sensi dei decreti citati e del R. Decreto-Legge 2 agosto 1929, n. 2150. Con tale ultimo provvedimento, poi, si stabilì che prescindendo dalla ripartizione della sovvenzione fra i due gruppi di opere sopra detti, il limite massimo della sovvenzione di Lire 50.000 a chilometro, potevasi concedere globalmente per l'impianto delle ferrovie che presentano interesse regionale, mentre, per quelle di interesse locale, si è ridotta la sovvenzione massima a L. 35.000 oppure Lire

20.000, secondo che le linee abbiano o no sede propria, per la maggior parte del percorso.

Per alcune linee o gruppi di linee, di cui la costruzione o l'esercizio si presentavano particolarmente onerosi (ferrovie Calabro - Lucane, ferrovie Sicule, ferrovie Sarde, linea Rimini - S. Marino e linea Aosta - Prè Saint Didier, quest'ultima passata in esercizio allo Stato, previo riscatto nel 1931), è stato provveduto mediante Leggi speciali ad accordare sovvenzioni chilometriche governative maggiori di quelle normali, o ad effettuare il pagamento da parte dello Stato — sia in annualità sia direttamente in capitale — della spesa complessiva di costruzione in base al costo consuntivo dei lavori, o in base a corrispettivi fissati *a forfait*. Lo Stato provvede anche per queste linee (meno che per la detta linea Aosta - Prè Saint Didier e per le ferrovie Sicule concesse per la sola costruzione) a corrispondere un sussidio di esercizio variabile da caso a caso.

\* \* \*

Per fronteggiare la situazione derivante dalla contrazione del traffico, e per tener conto anche degli interessi dell'Erario furono emessi i provvedimenti seguenti :

1° - R. D. L. 14 ottobre 1932, n. 1496, convertito nella Legge 8 maggio 1933, n. 143, con cui si stabilì che si potesse consentire, caso per caso, nei riguardi delle ferrovie e tranvie in esercizio, l'adozione di nuovi sistemi di trazione, ovvero la sostituzione dei servizi ferrotranviari con autolinee o con filovie, od anche la riduzione o soppressione dei servizi, con la revisione della sovvenzione, da farsi dopo un periodo di esperimento entro due anni, per le variazioni che, entro i limiti della sovvenzione stessa, risultasse possibile apportare alla sua misura ;

2° - R. D. L. 22 ottobre 1932, n. 1378, integrato col Decreto del Capo del Governo 16 dicembre 1933 che fissa nel 5 % il limite massimo del tasso d'interesse per il calcolo delle sovvenzioni governative, con effetto dal 20 dicembre 1933 ;

3° - R. D. L. 5 luglio 1934, n. 1292, convertito nella Legge 20 dicembre 1934, n. 2167, circa nuove norme per la determinazione del tasso di interesse da adottare nei piani finanziari di ferrovie, tranvie ed altre imprese ;

4° - R. D. L. 2 dicembre 1935, n. 2097, convertito nella Legge 28 maggio 1936-XIV, n. 1260, relativo a nuove norme per le sovven-

zioni ed i sussidi integrativi di esercizio (con riferimento alla tassa sui trasporti automobilistici merci) ;

5° - R. D. L. 4 giugno 1936-XIV, n. 1336, relativo a norme per la gestione governativa di ferrovie concesse alla industria privata, in caso di irregolarità e discontinuità del servizio ;

6° - Decreto del Ministro delle Comunicazioni 6 luglio 1936-XIV, n. 2503, col quale, in conformità del concordato intervenuto con la Federazione Fascista degli Industriali e con le Federazioni Nazionali Fasciste degli Esercenti Imprese di Trasporto, sono state approvate le norme per l'accertamento delle economiche, da riversarsi allo Stato, sul costo degli impianti ;

7° - R. D. L. 26 agosto 1937, n. 1668, che prevede la possibilità di mettere, in certi casi, a disposizione dei concessionari, per operazioni finanziarie, la parte delle sovvenzioni relative al materiale rotabile ; abolisce la partecipazione dello Stato ai prodotti lordi e netti e, per le linee deficitarie, stabilisce che, per tutte le categorie di trasporti, possa essere applicata la tassa erariale nella misura minima, ossia in quella stabilita, in genere, per le merci a piccola velocità ;

8° - R. D. L. 29 luglio 1938-XVI, n. 1121, che, quantunque riguardi essenzialmente un argomento estraneo alle ferrovie, ossia l'unificazione del regime tributario per l'automobilismo industriale, si cita, tuttavia, in questo punto, perchè, all'art. 27, tratta della costituzione dei fondi per provvedere al pagamento delle sovvenzioni ordinarie e dei sussidi integrativi di esercizio, anche per le ferrovie concesse.

In base alle citate disposizioni si è di mano in mano andata sviluppando, dopo il 1905, la rete delle ferrovie concesse.

Il Governo Fascista non ha esitato a disporre per la soppressione di ferrovie, nei casi in cui queste non rispondessero più agli interessi locali, ma, d'altra parte, ha favorito la trasformazione di quelle linee, che, specie con la elettrificazione o con la introduzione di moderne automotrici leggere e rapide, promettevano di essere vitali e necessarie.

\* \* \*

Nel precedente capitolo abbiamo indicato in due distinti elenchi, le linee a scartamento normale e quelle a scartamento ridotto rimaste, nel 1905, in esercizio all'industria privata : riteniamo ora utile

di esporre, in due distinti prospetti, la consistenza, al 1939, delle ferrovie concesse a scartamento normale e di quelle a scartamento ridotto.

Affinchè l'indicazione riesca, per quanto sommaria, completa nei dati essenziali, segnaliamo a fianco del nome degli esercenti e dei concessionari, gli estremi delle linee, gli anni d'inizio e di scadenza dell'esercizio nonchè la lunghezza.

PROSPETTO A

Ferrovie a scartamento normale  
esercitate dall'industria privata nel 1939

N° d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione	
1	Ferrovie Torino Nord — Torino	Torino-Ciriè-Lanzo-Ceres (E) (Ferrovia Valli di Lanzo	1868 1916 1921	1983	42,797
2	Società Anonima Stra- da Ferrata Centrale e Tranvie del Can- avese — Rivarolo	(Torino) - Settimo- Rivarolo- Castellamonte :			
		Tronco } Settimo-Rivarolo (V) Rivarolo-Castella- monte (V)	1865 1887	1964 1976	22,258 7,200
3		Rivarolo-Pont (V)	1906	1973	16,187
4	Società Anonima Stra- da Ferrata di Biella — Torino	Santhià-Biella (VS)	1856	1951	29,693
5	Società Anonima Fer- roviaria Val d'Orba — Novi Ligure	Basaluzzo-Frugarolo (V)	1887	1976	8,998
6	Società per la Ferro- via Voghera-Varzi — Voghera	Voghera-Varzi (E) <i>Ferrovie Nord Milano, n. 7-15</i>	1931	1995	32,441
7	Società Anonima Fer- rovie Nord Milano — Milano	Como-Malnate-Varese-Lave- no (VD)	1885 1886	1972	51,174
8		Saronno-Malnate-Varese (VD)	1884		
9		Saronno-Grandate-Como (VD)	1898		
10		Erba-Canzo-Asso (V)	1922		
11		Novara-Saronno-Seregno (VD)	1887	1973	10,496 43,874
12		Castellanza - Cairate Lonate- Ceppino (V)	1904		10,203
13		Cairate Lonate-Ceppino-Mal- nate-Valmorea (V)	1915		20,694
14		Milano-Bovisa-Saronno (VED)	1879	1972	21,245
15	(Milano)-Bovisa-Seveso-Erba (compresa la diramazione Seveso-Camnago per ser- vizio merci) (VE)	1929		40,572	



N° d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	L I N E E V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione	
16	Società Ferrovia Mon- za-Molteno-Oggiono — Milano	Monza-Molteno (V)	1911 1912	1977	29,287
17	Società per la Ferro- via elettrica di Valle Brembana — Ber- gamo	Bergamo-S. Giovanni Bian- co (E)	1906	1973	30,064
18		S. Giovanni Bianco-S. Mar- tino de' Calvi Nord (E)	1926		
19	Società Anonima Fer- rovia di Valle Se- riana — Bergamo	Bergamo-Ponte Nossia-Ponte Selva (V)	1884	1971	28,827
20		Ponte Nossia-Clusone (V)	1911	1979	5,936
21	Società Anonima Fer- rovie Alta Valtel- lina — Tirano	Sondrio-Tirano (E)	1902 1932	1981	26,144
22	Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie — Iseo	Iseo-Edolo (V)	1907	1971	77,408
23		Brescia-Iseo (V)	1885		23,710
24		Iseo-Rovato (V) e dirama- zione:			
25		Bornato-Paderno (V)	1911		20,907
26		Soncino-Soresina (V)	1914		14,142
27		Soresina-Cremona (V)	1926		24,038
28		Rovato-Soncino (V)	1932		1998
29	Società Anonima Fer- rovia Rezzato-Vo- barno — Rezzato	Rezzato-Vobarno (E)	1897 1932	1960	26,304
30	Società Anonima Elet- trovie Romagnole — Mantova	Mantova-Peschiera (V)	1934	1984	18,617 18,243
31	Società Anonima Fer- rovia Elettrica Tran- satesina — Bolzano	Bolzano - Caldaro - S. Anto- nio (E) (Ferrovia Transa- tesina)	1898 1903	1987 1962	13,147
32	S.A.E.R. — Verona	Caprino-Verona (VA)	1889	1976	34,446
33		Affi-Garda (VA)	1904	1972	11,317

N° d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione	
34	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane — Piovene-Rocchette	Piovene-Rocchette-Arsiero (V)	1885	1979	7,706
35			1933		
36	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane — Padova	Piovene-Rocchette-Thiene (V)	1907	1974	11,100
37			1916		
38	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane — Padova	Venezia-Mestre-Piove di Sac- co (VD)	1931	1692	27,770
39			1916		
40	Società Anonima In- dustriale e ferrovia- ria — Agordo	Piove di Sacco-Adria (VD)	1925	1992	28,694
41			1923		
42	Società per la Ferro- via Padova - Piaz- zola — Padova	Carmignano sul Brenta-Piaz- zola sul Brenta (V)	1923	1972	11,394
43			1911		
44	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane — Udine	Piazzola sul Brenta-Padova (V)	1911	1978	16,554
45			1910		
46	Società Veneto-Emi- liana di Ferrovie e Tranvie — Adria	Carnia-Villa Santina (V,	1910	1976	19,321
47			1886		
48	Società Anonima per la Ferrovia Suzzara- Ferrara — Ferrara	Udine-Cividale (V)	1886	1974	15,230
49			1933		
50	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane Parma-Ferrara-Bo- logna	Adria-Ariano-Polesine (V)	1933	1997	15,383
51			1888		
52	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane Parma-Ferrara-Bo- logna	Suzzara-Ferrara (VD)	1888	1973	81,172
53			1883		
54	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane Parma-Ferrara-Bo- logna	Parma-Suzzara (V)	1883	1971	40,889
55			1903		
56	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane Parma-Ferrara-Bo- logna	Ferrara-Copparo (V)	1903	1972	18,985
57			1909		
58	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane Parma-Ferrara-Bo- logna	Ferrara-Cento (V)	1909	1976	26,489
59			1911		
60	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane Parma-Ferrara-Bo- logna	Cento-S. Giovanni in Persi- ceto (V)	1911	1971	13,298
61			1916		
62	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane Parma-Ferrara-Bo- logna	Modena-Decima (V)	1916	1982	27,833
63			1887		
64	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane Parma-Ferrara-Bo- logna	Bologna - Budrio - Portomag- giore (V)	1887	1972	47,186
65			1887		
66	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane Parma-Ferrara-Bo- logna	Budrio-Massalombarda (V)	1887	1972	26,480

N° d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione	
52	Gestione Governativa — Bologna	Ferrara-Codigoro (V)	1932	1996	54,058
53	Società Italiana di Ferrovie e Tranvie — Piacenza	Piacenza-Bettola (EV)	1933	2000	33,059
54	Consorzio Cooperativo per le Ferrovie Reg- giane — Reggio E- milìa	Reggio Emilia-Boretto (V)	1927	1975	26,067
55		Reggio Emilia-Ciano d'En- za (V) e diramazione:	1909 1911		26,149
56		Barco-Montecchio (V)	1909	3,700	
57		Sassuolo-Reggio Emilia-Gua- stalla (V) e diramazione:	1883 1892	1974	49,963
58		Bagnolo-Carpi (V)	1886 1887	1971	18,354
59		Modena-Mirandola (E) (1)	1883 1932	1980	33,523
60		Cavezzo-Finale (E)	1884 1932		20,128
61	Sassuolo-Modena (E)	1883 1932	15,893		
62	Società Emiliana di Ferrovie, Tranvie, Automobili — Mo- dena	Modena-Vignola (E)	1888 1932	1980	24,978
63	Spilamberto-Bazzano (E)	1914 1932	6,988		
64	Società Santerno An- onima Ferroviaria — Imola	Massalombarda - Imola - Fon- tanelice (D)	1916 1934	1984	34,270
65	Amministrazione pro- vinciale — Bologna	Casalecchio-Vignola (E)	1938	2000	24,125

(1) Delle due date la prima si riferisce alla linea quando era a scartamento ridotto ed a trazione a vapore, la seconda alla linea trasformata a scartamento normale ed a trazione elettrica.

N° d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	L I N E E V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione	
66	Società Trazione e Fer- rovie Elettriche Tos- cane — Pisa	Pisa-Calambrone-Livorno (E)	1932 1935	1999	32,565
67	Società Italiana Im- prese Ferroviarie e Lavori Pubblici — Siena	Siena -Buonconvento-Monte Antico (V)	1927	1980	53,991
68	Società Veneta per co- struzione ed eserci- zio di Ferrovie Se- condarie Italiane — Arezzo	Arezzo-Stia (V)	1888	1973	43,749
69	Società Anonima La Ferroviaria Italiana — Arezzo	Arezzo-Sinalunga (E)	1930 1931	1981	39,994
70	Società Anonima della Ferrovia Massa M.- Follonica Porto — Massa Marittima	Massa Marittima - Follonica Porto (V) (solo per merci)	1902	1969	25,584
71	Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie — Porto S. Stefano	Orbetello-Porto S. Stefano (V)	1913	1979	14,103
72	Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo —	Umbertide-Terni (E) e dira- mazione:	1915	1978	112,912
73	Perugia	Ponte S. Giovanni-Perugia (E)	1920		
74	Società Anonima per le Ferrovie del Nord — Roma	Roma-Civita Castellana-Vi- terbo (E)	1932	1980	104,786
75	Società Eletto-Ferro- viaria Italiana — Roma	Roma-Lido di Roma (E)	1925	1994	24,745

N° d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione	
76	Società Italiana per le Strade Ferrate Sovvenzionate — Napoli	Benevento-Cancello (V)	1910 1913	1975	48,254
77	Società per le Ferro- vie Napoletane — Napoli	Napoli-Pozzuoli-Torregave- ta (E) (Ferrovìa Cumana)	1889 1927 (1)	1977	19,785
78	Società Anonima Fer- rovie e Tranvie del Mezzogiorno — S. Severo	S. Severo-Rodi-Peschici (E)	1931	1981	79,146
79	Società Anonima Fer- roviaria — Bitonto	S. Spirito-Bitonto (E)	1928	1991	8,412
80		Bari-Mungivacca-Conversano- Putignano-Martina Franca- Taranto (V)	1900		155,828
81		Mungivacca - Casamassima - Putignano (V)	1931		
82		Martina Franca Francavilla- Fontana-Novoli-Lecce (V)	1911 1925		99,738
83	Società Anonima Ita- liana per le Ferro- vie del Sud Est — Bari	Novoli-Nardò-Casarano - Ga- gliano Leuca (V)	1913	1985	73,245
84		Casarano-Gallipoli (V)	1919		21,522
85		Lecce-Zollino-Gallipoli Por- to (V)	1933		53,477
86		Zollino-Maglie-Gagliano Leu- ca (V)	1933		46,001
87		Maglie-Otranto (V)	1933		18,031
Totale del prospetto					2.760,333

(1) Data di elettrificazione.

PROSPETTO B

Ferrovie a scartamento ridotto  
esercitate dall'industria privata nel 1939

No d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Scarta- menti m.	Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione		
1	Società Anonima Ferrovie Elettri- che Biellesi — Biella	Biella-Balma (E)	1891	1979	0,950	13,314
2		Biella-Cossato-Vallemos- so (E)	1891	1979		19,283
3		Cossato-Masserano (E)	1930	1979		6,663
4	Ditta Ellena, Ma- nassero e Tur- biglio — Mondovì	Fossano-Mondovì (V)	1884	1972	0,950	24,938
5		Mondovì-Villanova-Cave della Rocchetta (V)	1902 1903	1971		7,894
6	Società Anonima Ferrovie San- tuario N. S. della Guar- dia — Serro	Serro di S. Quirico-San- tuario N. S. della Guar- dia (S)	1929 1934	1967	1,000	10,594
7	Società Anonima Costruzione Esercizio Ferro- vie — Genova	Genova-Casella (VE)	1929	1985	1,000	23,557
8	Società Subalpina di Imprese Fer- roviarie — Intra	Domodossola-Confine Sviz- zero (E)	1923	1981	1,000	32,303
9	Società Anonima Ferrovie Intra- Premeno — In- tra	Intra-Premeno (E)	1926	1989	1,000	13,341
10	Società Prealpina di Trasporti — Varese	Menaggio-Portezza (V)	1884	1973	0,850	12,241
11	Società Varesina Imprese Elettri- che — Varese	Ghirla-Ponte Tresa (E)	1914 1915	1975	1,100	9,262
12		Ponte Tresa-Luino (E)	1885	1973		12,286
13		Bettole di Varese-Luino (E)	1903 1905	1975		24,788

N° d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Scarta- menti m.	Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione		
14	Società per la Fer- rovia delle Do- lomiti — Corti- na d'Ampezzo	Calalzo-Cortina d'Ampez- zo-Dobbiaco (E) (Fer- rovia delle Dolomiti)	1924 (1) 1929 (2)	1964	0,950	15,683 50,110
15	Società Anonima Ferrovia del Ren- non — Bolzano	Bolzano-Collalbo (E) (Fer- rovia del Renon)	1907	1996	1,000	11,858
16	Società Ferrovia Elettrica Val Fiemme — Bol- zano	Ora-Cavalese-Predazzo (E) (Ferrovia Elettrica Val Fiemme) (3)	1917 1929 (2)	1963	1,000	51,564
17	Società Veneta per costruzione ed esercizio di fer- rovie secondarie italiane — Pio- vene Rocchette	Schio-Piovene Rocchette- Asiago (V)	1885 1910	1979	0,950	31,754
18	Direzione R. Grot- te Demaniali — Postumia	Sotterranea delle R. Grot- te Demaniali di Postu- mia (S)	1924	—	0,620	1,975
19	Gestione Governa- tiva — Bologna	Ostellato-Porto Garibal- di (V) (4)	1911	1978	1,000	28,685
20		Rimini-Mercatino Marec- chia (V) (4)	1916 1922	1983	0,950	22,422 13,204 (5)

(1) Costruita dall'Autorità Militare austriaca per il tratto Dobbiaco-Cortina, e dall'Autorità Militare italiana per il tratto Cortina-Calalzo, e concessa all'industria privata per il completamento e l'esercizio (R. D. 19 giugno 1924, n. 1080). L'esercizio sociale si iniziò il 1° luglio 1924.

(2) Nel 1929, la linea fu elettrificata.

(3) Costruita dall'Autorità Militare austriaca; poi esercitata dallo Stato e infine dall'industria privata.

(4) La Società Ferroviaria e Tranviaria Padana, cui furono concesse, fra le altre, le linee Ostellato-Porto Garibaldi, e Rimini-Mercatino, decadde da tutte le concessioni con decorrenza dal 6 maggio 1933 (R. D. 9 settembre 1933, n. 1274). L'esercizio delle dette linee Ostellato-Porto Garibaldi e Rimini-Mercatino, prosegue sempre a mezzo di gestione governativa. La sovvenzione per la prima delle due ripetute linee fu corrisposta fino a tutto il 14 luglio 1934, venendo versata al creditore Istituto Nazionale Fascista Previdenza Sociale; e, per la seconda, fino a tutto il 17 giugno 1934, venendo versata al creditore Istituto Nazionale Assicurazioni.

(5) Delle due lunghezze indicate, la prima si riferisce all'Emilia e la seconda alle Marche.

No d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Scartamenti m.	Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione		
21	Società Veneto-Emiliana di Ferrovie e Tranvie — Rimini	Rimini-S. Marino (E)	1932	1957	0,950	12,140 19,870 (1)
22	Società Anonima Ferrovia Alto Pistoiese — S. Marcello Pistoiese	Pracchia-S. Marcello Pistoiese-Mammiano (E) (Ferrovia dell'Alto Pistoiese)	1926	1987	0,950	16,702
23	Società Ferrovia Appennino Centrale — Città di Castello	Arezzo-Fossato (VD) (Ferrovia dell' Appennino Centrale)	1886	1976	0,950	43,288 (2) 90,243
24	Società per le Ferrovie Marchigiane — Camerino	Castel Raimondo - Camerino (E)	1906 1935 (3)	1972	1,000	11,516
25	Società per le Ferrovie Adriatico-Appennino — Fermo	Porto San Giorgio-Fermo-Amandola (E)	1908 1928 (4)	1978	0,950	59,429
26	Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi — Pescara	Penne - Montesilvano - Pescara - Pineta di Pescara (E) (Ferrovia del Tavo)	1909 1934	1995	0,950	39,628
27	Società Anonima Ferrovie di Chieti — Chieti	Chieti Città - Chieti Stazione (E)	1905	1971	1,000	8,767
28	Società per le Ferrovie Adriatico-Appennino — Lanciano	Marina S. Vito-Lanciano-Crocetta - Archi - Castel di Sangro (E)	1912 1929	1979	0,950	158,947
29		Marina Ortona - Crocetta (E)				
30		Archi-Atessa (E)				

(1) Delle due lunghezze la prima si riferisce all' Emilia e la seconda alla Repubblica di S. Marino.

(2) Delle due lunghezze indicate, la prima si riferisce alla Toscana e la seconda all' Umbria.

(3) Data di riapertura dopo una sospensione per lavori.

(4) Data di elettrificazione.



N° d'ordine	Esercenti e sedi delle direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Scartamenti m.	Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione		
31	Società Subalpina di Imprese Ferroviarie — Spoleto	Spoleto-Norcia (E)	1926	1982	0,950	51,485
32	Società Anonima per Ferrovie Vicinali — Roma	Roma Termini - Fiuggi (E) (1) e diramazioni:	1916 1918	1980	0,950	99,193 (2)
33		S. Cesareo-Frascati (E)				
34		Fiuggi Fonte-Fiuggi Città (E)				
35	Società Anonima per azioni per la ferrovia Agnone-Pescolanciano — Agnone	Agnone-Pietrabbondante-Pescolanciano (E)	1915	1981	0,950	37,621
36	Gestione Comissariale Governativa — Napoli	Piedimonte d'Alife-Napoli (VE) e diramazione:	1913	1970	0,950	81,425 (3)
37		Biforcazione-Capua (VE)	1914			
38	Società Anonima Strade Ferrate Secondarie Meridionali — Napoli	Napoli-Nola-Baiano (VE)	1884 1885	1955	0,950	38,800
39		Napoli-Barra-Ottaiano-Poggiomarino-Sarno (E)	1891 1904			
40		(Napoli)-Barra-Pompei-Poggiomarino-(Sarno) (E)	1904	1977	0,950	30,347
41		Torre Annunziata-Castellamare di Stabia (E)	1934			9,644

(1) Sulla ferrovia si sono effettuati i servizi tranviari urbani di:

a) Roma (per tratti limitati al solo servizio urbano di lunghezza totale di costruzione Km. 1,426 e di esercizio 1,203, e per tratti promiscui con la ferrovia); lunghezza di esercizio di tutto il servizio urbano di Roma Km. 13,212.

b) Fiuggi (tratto interamente promiscuo con la ferrovia); lunghezza di esercizio Km. 4,612.

c) Frosinone, lunghezza di esercizio Km. 4,111.

(2) Nella lunghezza delle Ferrovie Vicinali sono stati computati, fra gli altri, i tratti su cui si effettua servizio promiscuo ferroviario e tranviario urbano, ma non i Km. 1,420 riservati a solo servizio urbano, in Roma.

(3) Di cui Km. 43,318 a trazione elettrica. Inoltre è stato elettrificato il tronco: Biforcazione-Cava Pardo di Km. 4,864, che viene esercitato con soli treni materiali.

(4) Elettrificata il 10 giugno 1936.

N° d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di		Scarta- menti m.	Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione		
42	Società Anonima Italiana Ferro- via e Funicolare Vesuviana — Resina	Stazione Inferiore Funi- colare Vesuviana - Pu- gliano (E) (Ferrovia Vesuviana)	1903 1913	1968	1,000	7,700 (1)
		<i>Linee Calabro-Lucane, 43-55</i>				
43		Atena-Marsiconovo (V)	1931			27,099
44		Avigliano-Città-Potenza- Laurenzana (VD)	1919 1933			65,016
45		Bari-Altamura-Montalba- no Jonico (VD)	1915 1932			62,640 78,642 (2)
46		(Bari)-Altamura-Aviglia- no - Lucania (Potenza) (VD)	1930 1934			26,290 59,002 (2)
47		Lagonegro-Spezzano Al- banese (V)	1915 1931			34,756 70,254 (3)
48	Società Italiana Strade Ferrate del Mediterra- neo - Direzione Esercizio Ferro- vie Calabro-Lu- cane — Roma	(Cosenza) - Pedace - Cami- gliatello Bianchi (VD)	1922 1931	1985	0,950	39,616
49		Cosenza - Pedace - Marina di Catanzaro (VD)	1916 1934			110,251
50		Petilia-Policastro-Crotone Porto (V)	1930			43,037
51		Vibo Valentia-Mileto (VD)	1917 1923			28,366
52		Chiaravalle Centrale-So- verato (V)	1923			23,565
53		Gioia Tauro-Cinquefrondi (VD)	1924 1929			31,578
54		Gioia Tauro-Sinopoli S. Procopio (VD)	1917 1928			26,423
55		Marina di Gioiosa-Mam- mola (V)	1931			14,854

(1) Di cui Km. 1,600 a cremagliera.

(2) Delle due cifre esposte la prima si riferisce alle Puglie, e la seconda alla Lucania.

(3) Delle due lunghezze la prima si riferisce alla Lucania e la seconda alle Calabrie.

N° d'ordine	Esercenti e sedi delle Direzioni di esercizio	LINEE V = a vapore; E = elettriche A = ad accumulatori S = a scoppio; D = ad iniezione	Anni di			Lunghezza km.
			Aper- tura all'eser- cizio	Scaden- za della conces- sione	Scarta- menti m.	
56	Società Siciliana di Lavori Pub- blici — Catania	Catania - Giarre - Riposto (V) (Ferrovia Circum- etnea)	1898	1979	0,950	119,152
57	Società Anonima per le Ferrovie Secondarie della Sicilia — Siracusa	Sisacusa-Ragusa (VS) e diramazione:	1915	1982	0,950	126,255
58		Bivio Giarratana-Vizzini (VS)	1927			
59	Strade Ferrate Sar- de Società Ano- nima — Sassari	<i>Strade Ferr. Sarde, n. 59-61</i> Sorso-Sassari (V)	1930	1997	0,950	102,503
60		Sassari-Tempio (V)	1931			
61		(Tempio)-Luras-Palau (V) <i>Ferr. Compl. Sarde n. 62-71</i>	1932			
62		Sassari-Alghero (V)	1889			34,255
63		Tempio-Luras-Monti (V)	1893			39,264
64		Tirso-Chilivani (V)	1891	1976		78,574
65		Bosa-Macomer (VD)	1888			48,283
66	Società Anonima per le Ferrovie Complementari della Sardegna — Cagliari	Macomer - Tirso - Nuoro (VD)	1888	1982	0,950	62,494
67		Villamar-Ales (V)	1915			26,318
68		Villacidro - Villamar - Isili (V)	1915			64,095
69		Mandas-Sorgono (V)	1888			94,855
70		Cagliari-Mandas-Arbatax (V)	1888	1976		228,476
71		Gairo-Jerzu (V)	1893			8,811
72	Società Anonima Ferrovie Meri- dionali Sarde — Cagliari	Palmas - Suergiu - Iglesias (VD)	1926	1985	0,950	33,427
73		Siliqua - Palmas-Suergiu- Calasetta (VD)	1926			79,429
Totale del prospetto						3.228,681

## CENNI SU ALCUNE DELLE PIU' IMPORTANTI CONCESSIONI DI FERROVIE ESERCITATE DALLA INDUSTRIA PRIVATA

SOMMARIO. — Ferrovie Nord.-Milano. — Ferrovie della Società Veneta. — Ferrovia delle Dolomiti. — Ferrovie del Sud Est. — Ferrovie Calabro - Lucane. — Ferrovie Reali e Complementari Sarde.

### FERROVIE NORD MILANO.

Sono certamente le ferrovie più importanti e tecnicamente le più moderne e meglio attrezzate fra tutte le ferrovie oggi esercitate dall'industria privata.

Concesse in varie epoche, a vari richiedenti, furono successivamente accentrate in un solo organismo tecnico e finanziario, la Società Nord Milano (1).

Per la costruzione di alcune linee contribuirono, a fondo perduto, gli Enti interessati: per es. per la Milano - Bovisa - Saronno (concessa senza sussidio nel 1876 per 90 anni), contribuirono la Provincia di Milano per L. 150.000, il Comune di Milano per L. 50.000, ed altri Comuni per L. 57.000, mentre la spesa di costruzione (per circa Km. 21) e di prima dotazione di materiale mobile, si avvicinò ai 5 milioni.

Per altre linee si ebbero sovvenzioni governative che, da un minimo di L. 1.000 a Km.-anno per 35 anni per la Bovisa - Erba, concessa nel 1877, crebbero per altri tronchi, giungendo al massimo di L. 22.580 a Km.-anno per 50 anni, per la Erba - Canzo - Asso, concessa nel 1913.

Per una linea e cioè per la Como - Varese - Laveno, concessa nel 1882, lo Stato concorse con la somma a corpo di 8 milioni, mentre per la Saronno - Malnate, senza sussidio governativo, contribuì la Provincia di Como con 30 annualità di L. 80.000 ciascuna.

---

(1) La Società fu costituita il 12 dicembre 1877.

In complesso l'attuale rete Nord Milano consta di 7 linee, tutte a scartamento normale, della lunghezza di esercizio di Km. 246,989 (di cui circa 100 a doppio binario). La rete, dalla stazione propria in Milano, ha un tratto comune a tutte le linee fino alla Bovisa; da qui una prima diramazione e successivamente delle ulteriori diramazioni, si sviluppano a ventaglio fino ai centri di Erba, Canzo, Asso, Como, Varese e Laveno, con dei tronchi di deviazioni e connessioni intermedie, e con la trasversale Novara - Saronno - Seregno. Questa trasversale fu concessa in origine all'ing. Visconte, nel 1883, con la sovvenzione di L. 1.000 a Km.-anno per 35 anni, ed esercitata, per molti anni, dalla apposita Società per la ferrovia Novara - Seregno.

L'attuale rete Nord Milano si può distinguere in una parte pianeggiante, ed una accidentata.

Le linee della parte pianeggiante non offrono speciali bellezze panoramiche, eccetto in alcuni punti, dove la veduta, libera da ostacoli, si adagia sulle guglie del Resegone, delle Grigne, del Monte Rosa, delle Pennine e delle Lepontine.

Le linee accidentate hanno le pendenze massime del 30 per mille sulla Como - Varese - Laveno e del 26 sulla Erba - Asso.

Dalle linee più alte si ha la veduta immediata sui laghi e sulle colline della Brianza, paesaggi molto ammirati.

La grande attività e quantità delle fabbriche della regione traversata dalle ferrovie Nord Milano, dà alla regione stessa la massima importanza industriale. Anche per l'agricoltura, vi sono zone importanti, come ad esempio le risaie verso Novara e culture intensive varie presso Milano.

Ciò spiega l'intenso movimento della rete che, nel 1938, ha raggiunto poco meno di 4 milioni di treni-Km.

I treni viaggiatori hanno la composizione media di 108 tonn. e quelli merci di 890 tonn.

I viaggiatori-Km. nel 1938 hanno raggiunto i 542 milioni, e le tonnellate-Km. circa 30 milioni.

Gli agenti in servizio sono circa duemila.

La rete è ora elettrificata per oltre 80 Km., a corrente continua a 3000 volta.

La Società possiede 6 locomotori elettrici di 1400 Kw.; 16 automotrici elettriche da 760 Kw.; 3 automotrici ad iniezione da 135 cav., e 3 automotrici a scoppio da 100 cav.

Per la trazione a vapore possiede 41 locomotive da 1000 cav. ed oltre 20 locomotive minori.

Come rimorchiate ha 284 vetture a due assi e 86 vetture a carrelli, nonchè 432 carri chiusi e 467 aperti.

Da quanto esposto si rileva che la Società Nord Milano, per molti anni amministrata e diretta da tecnici di grande valore e di competenza indiscussa, ha saputo dimostrare che anche l'industria privata, esercitando mezzi di trasporto ferroviari in condizioni ambientali adeguate, nulla ha da temere anche nei confronti delle linee dello Stato così dal lato tecnico vero e proprio come da quello della organizzazione, modernissima, di tutti i servizi.

#### FERROVIE DELLA SOCIETA' VENETA.

Con atto 11 gennaio 1872 si costituiva in Padova la Società « Veneta per imprese e costruzioni pubbliche », col proposito di assumere la costruzione e l'esercizio di qualsiasi opera pubblica e privata, e di esercitare industrie, partecipare a stabilimenti industriali, e cedere le imprese assunte.

Il capitale sociale, emesso inizialmente per 10 milioni, subì poi varie oscillazioni per successive emissioni e svalutazioni.

A seguito dei risultati non sempre favorevoli avuti nella gestione orientata al vasto campo di azione originariamente stabilito, e per diversi altri motivi, si volle ridurre tale campo entro limiti più modesti e la Società, assunto il nome di « Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie » con una seria organizzazione tecnica e finanziaria, si dedicò alla costruzione di numerose ferrovie, in parte rilevate dallo Stato, ed all'esercizio di linee diverse.

Attualmente esercita (oltre ad alcune tranvie) varie ferrovie a scartamento normale e ridotto, nel Friuli e nel resto del Veneto, nonchè nella Emilia e in Toscana.

Diamo qui di seguito alcune notizie separatamente per ciascuna di tali linee.

1. *Udine - Cividale.* — Fu concessa alla Società Veneta, nel 1884, per anni 90, con sovvenzione di L. 1.000 a Km.-anno per 35 anni. La Provincia di Udine ed alcuni Comuni concorsero con un contributo di L. 20.000 per anni 35.

Il costo della costruzione e del materiale rotabile di primo impianto fu di 2 milioni.

È a scartamento normale, lunga Km. 15,120 con pendenza massima di otto per mille.

Il movimento effettuato nel 1938 si riassume così: treni-Km. 68.894, con composizione media di 80 tonn. per treni viagg. e 250 tonn. per treni merci; viaggiatori-Km. 3.850.965; Tonn.-Km. di merci trasportate 1.891,551.

La linea è esercitata con trazione a vapore.

2. *Stazione Carnia - Villa Santina.* — Fu concessa alla Società Veneta, nel 1906, per 70 anni col sussidio statale di L. 4.800 a Km.-anno per l'intera durata della concessione, mentre la Provincia di Udine accordò un sussidio di L. 12.000 annue per 35 anni, e i Comuni interessati L. 10.000 anche per 35 anni. Il costo della costruzione e del materiale rotabile di primo impianto fu preventivato in L. 3.360.000 circa.

La linea si stacca dalla Pontebbana alla stazione chiamata Carnia, e sale nel territorio propriamente carnico per le valli del Fella e del But; passando per l'importante centro di Tolmezzo e terminando a Villa Santina fra monti boscosi, ai piedi delle grandiose Alpi Carniche.

È a scartamento normale, lunga Km. 19, 165, con pendenza massima del 16 per mille.

Il movimento effettuato nel 1938 si riassume così: treni-Km. 96.917, con composizione di treni di 80 tonnellate per viaggiatori e 200 per merci; viaggiatori-Km. 3.254.000; tonn.-Km. di merci trasportate 2.297.648.

La linea è esercitata a vapore.

Si ricorda qui, a titolo di particolare benemerita, che, quando avvenne il terremoto carnico del 1927, la Società Veneta oltre che provvedere prontamente a numerosi trasporti straordinari, inviò immediatamente a Tolmezzo e altrove (ritirandoli anche, in parte, dalla linea Udine - Cividale), una rilevante quantità di carri, per il provvisorio ricovero di popolazioni sloggiate dalle loro case distrutte.

3. *Rocchette - Arsiero*; 4. *Rocchette - Thiene*; 5. *Schio - Rocchette - Asiago.* — Queste tre linee derivano da un complesso di linee, in parte modificate rispetto alle concessioni originarie.

Nel 1883 fu concessa per 90 anni alla Società per le Ferrovie Economiche di Schio, la linea a scartamento ridotto Schio - Rocchette - Arsiero, col sussidio di L. 1000 a Km.-anno per 35 anni. La Provincia di Vicenza accordò un concorso a corpo di L. 5.394

ad anno per 50 anni. Il costo di costruzione e materiale rotabile di primo impianto fu preventivato in L. 1.800.000.

Nel 1904, poi, fu accordata per 70 anni alla Società Veneta la ferrovia Thiene - Rocchette - Asiago, a scartamento normale nel tratto Thiene - Rocchette, con sussidio di L. 4.000 a Km.-anno per 35 anni, ed a scartamento ridotto nel tratto Rocchette - Asiago col sussidio di L. 4.900 a Km.-anno anche per 35 anni. Alla costruzione della ferrovia concorsero il Lanificio Rossi con un contributo a corpo di L. 50.000, nonchè molti Comuni e la Provincia di Vicenza, con un contributo complessivo capitalizzato in L. 1.242.000. Il costo di costruzione e del materiale di primo impianto fu previsto in Lire 3.300.000.

La Società per le Ferrovie Economiche di Schio si trasformò nella Società Nord Vicenza, la quale esercitò la linea in compartecipazione con la Veneta.

Infine, con la convenzione approvata con R. D. 14 novembre 1929, n. 2158, fu fatta una nuova concessione alla Società Veneta per la trasformazione da scartamento ridotto a scartamento normale della linea Rocchette - Arsiero col sussidio di L. 36.000 a Km.-anno per 50 anni.

Accenniamo qui di seguito ad alcuni dati, al 31 dicembre 1938, delle linee in parola, suddivise per scartamento normale e ridotto :

a) Rocchette - Arsiero e Rocchette - Thiene, a scartamento normale, lunghezza complessiva di Km. 18,435 ; pendenza massima 28 per mille ; treni-Km. effettuati 56.956, con composizione di tonn. 60 per treni viaggiatori e 150 per treni merci ; viaggiatori-Km. 2.790.382 ; tonn.-Km. di merci 374.640.

La trazione è a vapore.

b) Schio - Rocchette - Asiago, a scartamento ridotto ; lunghezza 31,679, di cui 7,565 a cremagliera ; pendenza massima 33 per mille ad aderenza, e 125 per mille sul tratto a cremagliera ; treni-Km. 85,259, in composizione di tonn. 40 per treni viaggiatori e tonn. 70 per treni merci ; viaggiatori Km. 3.261.384 ; tonn.-Km 97.686.

La trazione è a vapore.

6. *Venezia - Mestre - Piove di Sacco*. — Fu concessa nel 1922 alla Provincia di Venezia, e subconcessa nel 1931 alla Società Veneta, con la sovvenzione di L. 50.000 a Km.-anno per 50 anni rispetto ad un costo previsto di L. 25.044.000 circa, compresa la prima dotazione di materiale mobile.



La lunghezza è di Km. 27,770 ; la pendenza massima è del 10 per mille.

Nel 1938 si ebbero treni-Km. 184.000 circa con composizione di tonn. 70 per treni viaggiatori, tonn. 40 per automotrici e 150 per treni merci ; viaggiatori-Km. 2.023.340 ; merce trasportata tonn. Km. 553.625.

La linea è stata motorizzata con automotrici ad iniezione da 225 cavalli.

7. *Piove - Adria*. — Concessa nel 1912 alla Società Veneta col sussidio di L. 8.478 a Km.-anno per 50 anni in rapporto al costo previsto in L. 6.129.265 compresa la prima dotazione di materiale.

La lunghezza è di Km. 29,236 ; la pendenza massima del 12 per mille ; il movimento nel 1938 è stato il seguente : treni-Km. 175.000 circa, con composizione di tonn. 70 per treni viaggiatori e 200 per treni merci ; viagg.-Km. 4.275.361 ; tonn. Km.-948.570.

La linea è stata motorizzata con automotrici ad iniezione, ma prosegue anche con trazione a vapore.

8. *Parma - Suzzara*. — Concessa al Consorzio per la ferrovia Parma - Suzzara nel 1881, a scartamento ridotto ; la concessione venne poi modificata nel 1883, stabilendosi allora lo scartamento normale e il concorso dello Stato in L. 2.890.017, di fronte al costo di L. 4.747.080 per la costruzione e la prima dotazione di materiale. La linea passò poi alla Veneta.

La ferrovia lunga Km. 43,443, ha, come si è detto, lo scartamento normale ; la pendenza massima è del 9 per mille.

Consideriamo la linea come compresa tutta nell'Emilia non ostante che 2 Km. siano compresi in Lombardia.

Il movimento della linea, nel 1938, è stato di treni-Km. 158.678, con composizione di 70 tonnellate per treni viaggiatori, e 200 tonnellate per treni merci ; i viaggiatori-Km. sono stati 5.647.258, le tonnellate-Km. 645.064.

La linea viene esercitata con trazione a vapore.

9. *Copparo - Ferrara* ; 10. *Ferrara - Cento* ; 11. *Cento - Decima - S. Giovanni in Persiceto* ; 12. *Modena - Decima*. — Questa rete esercitata nell'Emilia e composta di linee tutte connesse fra loro è stata autorizzata con automotrici ad iniezione ma è esercitata in parte anche a vapore.

*La Copparo - Ferrara* fu concessa nel 1902 alla Società Veneta col sussidio di L. 3.800 a Km.-anno per 50 anni. Il costo di costruzione e prima dotazione di materiale mobile fu di L. 2.394.000: ha una lunghezza di Km. 18,985; pendenza massima del 9 per mille.

Nel 1938 ha avuto circa 100.000 treni-Km. della composizione di 250 tonnellate per i treni merci, 60 tonnellate per treni viaggiatori e 40 tonnellate per automotrici.

I viaggiatori-Km. sono stati 3.785.655; le tonnellate Km. 622.321.

*La Ferrara - Cento* fu concessa, nel 1906, alla Società Veneta per 70 anni, con sussidio di L. 3.800 a Km.-anno per 50 anni, di fronte al costo di L. 3.403.500 circa, per la costruzione e il materiale di prima dotazione.

Essa è lunga Km. 26,489: ha lo scartamento normale, con pendenza massima del 5 per mille.

Nel 1938 ha avuto circa 170.000 treni-Km., con composizione di 200 tonnellate per treni merci, 60 tonnellate per treni viaggiatori, e 40 per automotrici: viaggiatori Km. 5.091.856; tonnellate-Km. 677.700.

*La Cento - Decima - S. Giovanni in Persiceto* fu concessa nel 1901 al Sig. Clemente Neppi-Modona, per 70 anni, con sussidio statale di L. 3.000 a Km.-anno per 70 anni e con altro sussidio dei Comuni di Cento e S. Giovanni in Persiceto di L. 7.000 a corpo, per anno e per la stessa durata del sussidio governativo.

Il concessionario non riuscì a formare una Società per l'effettiva assunzione della impresa e dopo varie vicende, la Veneta subingredì nella concessione della linea che venne aperta all'esercizio nel 1911.

La linea è a scartamento normale, della lunghezza di Km. 13,500, con pendenza massima del 5 per mille; nel 1938 ha avuto treni-Km. 43.500 con composizione di 100 tonnellate per treni merci, 60 tonnellate per treni viaggiatori e 40 tonnellate per automotrici; i viaggiatori-Km. furono 635.499 e le tonnellate Km. 242.886.

La linea *Modena - Decima* fu concessa nel 1912 all'Amministrazione Provinciale di Modena, per 70 anni, con la sovvenzione di Lire 4.720 a Km.-anno per 50 anni, di fronte al costo di L. 4.394.014 per la costruzione e prima dotazione di materiale. Successivamente passò alla Veneta. Fu aperta all'esercizio nel 1910.

La linea a scartamento normale è lunga Km. 27,947; con pendenza massima del 6 per mille; ebbe, nel 1938, il seguente movimento: treni-Km. 126.000 circa con composizione di 180 tonnellate

per treni merci, 60 tonnellate per treni viaggiatori e 40 tonnellate per automotrici ; viaggiatori-Km. 3.071.016 ; tonnellate-Km. 194.000.

13. *Bologna - Budrio - Portomaggiore con diramazione Budrio - Massalombarda.* — La concessione fu chiesta dalla Provincia di Bologna per servire la zona intensamente popolata ad est ed a sud est di Bologna, e fu concessa nel 1882 col contributo di L. 4.445.943 contro il costo di L. 8.821.000 per la costruzione ed il materiale di prima dotazione. Il resto della spesa fu sostenuto dalla Provincia, e, in parte, dalla Società Veneta, che ottenne, poi, la concessione dello esercizio.

La linea, a scartamento normale, è lunga Km. 72,130 ; ha una pendenza massima del 10 per mille. Nel 1938 ebbe il seguente movimento :

treni-Km. 318.064 con composizione di tonnellate 80 per treni-viaggiatori e 300 per treni merci ; viaggiatori-Km. 14.628.615 ; tonnellate-Km. 5.038.512.

14. *Arezzo - Stia.* — Questa linea fu studiata per congiungere il Casentino ad Arezzo, e concessa nel 1883, per 90 anni, ad apposito Consorzio, con contributo del Governo di L. 2.144.976.

Il consorzio subconcesse la linea alla Società Veneta, corrispondendo una annualità a corpo di L. 46.000 per 50 anni.

Il costo risultò di L. 4.680.000, compreso il materiale mobile di prima dotazione.

La linea, a scartamento normale, con pendenza massima del 16 per mille è lunga Km. 44,234. Nel 1938 ebbe il seguente movimento :

treni-Km. 160.508, con composizione di 250 tonnellate per treni merci e 70 per treni-viaggiatori : viaggiatori-Km. 7.668.90 ; tonnellate-Km. 1.937.026.

La trazione è a vapore.

\* \* \*

In relazione a quanto precede, si riassume, qui di seguito, il complesso delle ferrovie esercitate dalla Società Veneta secondo le regioni attraversate :

a) Veneto (Friuli) : linee 2 ; Km. 34,285 ;

b) Veneto (Prov. Vicenza, Padova, Venezia, Rovigo) : linee 5 ; Km. 107,120 (di cui 2 linee per Km. 57,006 motorizzate e 1 linea di Km. 31,679 a scartamento ridotto) ;

c) Emilia : linee 7 ; Km. 202,494 (di cui 4 linee per Km. 86,921 motorizzate) ;

d) Toscana : linee 1 ; Km. 44,234.

In totale la Società Veneta esercita un insieme di linee per una lunghezza complessiva di circa 400 Km. : gli agenti in servizio erano, nel 1938, oltre 1000.

#### FERROVIA DELLE DOLOMITI.

Con atto 10 maggio 1924 per notar dott. Lorenzo Canal di Padova, fu costituita, dagli Amministratori della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie, la Società per la Ferrovia delle Dolomiti, avente per scopo di assumere l'esercizio della linea Calalzo - Cortina d'Ampezzo - Dobbiaco.

Questa ferrovia, a scartamento ridotto, della lunghezza di circa Km. 65,800 congiunge Calalzo a Dobbiaco attraverso le Valli del Boite, d'Ampezzo e di Landro lungo la strada d'Allemagna ed è tra le ferrovie più caratteristiche della zona alpina, sia per il valore panoramico e turistico del suo tracciato, sia per i suoi criteri di organizzazione e di servizio. Essa assolve alle tre seguenti funzioni fondamentali : di raccordo tra il capolinea ferroviario di Calalzo di Cadore e la Val Pusteria, dove si innesta alla linea Fortezza - S. Candido (Vienna), via importantissima di scambi con il centro Europa ; di accesso e transito turistico, per il grande sviluppo che l'industria del forestiero ha assunto nella zona, che ha come centro Cortina d'Ampezzo ; di fattore insostituibile nell'economia locale costituendo la ferrovia il solo asse di comunicazione tra le popolazioni di queste valli. Questo triplice scopo della ferrovia delle Dolomiti viene oggi grandemente e definitivamente valorizzato e potenziato, grazie al nuovo tratto di linea Vittorio - Ponte nelle Alpi che rende rapidissimo il collegamento tra la pianura padana e le Dolomiti.

La ferrovia delle Dolomiti è giunta all'attuale grado di organizzazione e di efficienza attraverso fasi progressive di sviluppo, che vanno dalla primavera del 1916, epoca di costruzione del primo tratto di decauville per esigenze militari, al 1929, data di elettrificazione della linea. Risale infatti al secondo anno di guerra l'abbozzo rudimentale del tronco che collegava le prime case di Peaio e Zuel, alle soglie di Cortina, costeggiando i margini della strada d'Allemagna. Il fronte di guerra si stendeva allora dalle Tofane al Cristallo,

dov'erano schierate numerose nostre truppe, e quei 15 Km. di decauville bene o male servivano a facilitare i rifornimenti. Una funicolare, che da Peaio, scendeva a Perarolo, sulla linea Belluno - Calalzo, completava questo primo raccordo, ideato e realizzato dal nostro Genio Militare. In seguito, per le aumentate esigenze dei trasporti (primavera 1917), furono iniziati i lavori per trasformare la decauville in linea a scartamento ridotto in sede propria. Ma la invasione (ottobre 1917) interrompeva l'opera. L'esercito austriaco, occupato il territorio, prolungava la linea, a scartamento 0,76, ai due lati: da Zuel a Cortina e da Peaio a Calalzo, e avviava anche a buon punto una linea analoga tra Dobbiaco e Cortina. È da ricordare che, finita la guerra, il Governo austriaco, a termini dell'art. 208 del trattato di San Germano, portava a suo credito alla Commissione delle riparazioni a Parigi anche la linea Dobbiaco - Calalzo, dichiarandola costruita nel 1914 e valutandola in 3.246.000 corone oro. La richiesta sembrò eccessiva e infatti un rapporto della nostra autorità militare alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato faceva rilevare che la linea era stata costruita per scopi esclusivamente militari, negli anni 1917 e 1918 e non 1914, e doveva, quindi, essere considerata come bottino di guerra; che i terreni occupati per la sede dovevano ancora essere espropriati; che i lavori furono eseguiti con mano d'opera dei prigionieri, anche italiani; che il tracciato era mal studiato ed esposto in parte alle valanghe; che non esistevano nè impianti fissi, nè fabbricati, nè materiale rotabile; che il tratto tra Dobbiaco e Cortina era armato soltanto parzialmente (10 Km.).

Nell'immediato dopo guerra la linea venne a trovarsi per parecchi mesi in condizioni di completo abbandono con il conseguente deterioramento delle opere e del materiale, fino a quando, nella primavera del '19, il Genio Militare della 4<sup>a</sup> Armata intervenne a completare l'intero tracciato secondo un criterio unitario, ma senza una finalità precisa (su ogni altra considerazione prevaleva infatti quella di occupare gli smobilitati della zona). Alla fine del '20 la linea era quasi ultimata e con poche altre sistemazioni in seguito (giugno 1921) venne attivata, limitando il funzionamento del tratto superiore Cortina - Dobbiaco ai soli mesi estivi.

Nel 1927, ha luogo la concessione per l'elettrificazione e nel 1928 s'iniziano i lavori, realizzati secondo i sistemi più razionali e moderni: equipaggiamento della linea di contatto col sistema della sospensione a catenaria; conversione della corrente a mezzo di con-

vertitori a vapori di mercurio ; linea di trasporto a 20.000 volta dalla centrale alla sottostazione di Cortina che la trasforma da alternata in continua, alla tensione di 3000 volta per l'alimentazione della linea di contatto ; materiale di trazione costituito da due locomotori della potenza di 520 cav. e da sei automotrici della potenza di 320 cav. ; materiale di rimorchio costituito da sei vetture a carrelli e 4 bagagliai a due assi ; tutto il materiale mobile è costruito col sistema a cassa metallica e concepito secondo particolari linee estetiche e di comodità in relazione al carattere turistico della linea. Nel menzionato materiale non è compreso quello per la trazione a vapore che rimase in funzione solo per manovre.

L'elettrificazione recò alla Ferrovia delle Dolomiti dei vantaggi incalcolabili, sia nei riguardi della maggiore rapidità di percorrenza, sia per la possibilità di effettuare un maggior numero di treni, sia per l'acquisizione di maggiore traffico, particolarmente del traffico più esigente e redditizio, quello turistico.

La ferrovia delle Dolomiti che, attraverso questa incessante opera di potenziamento e di sviluppo, ha raggiunto oggi un sufficiente grado di maturità, corrispondendo adeguatamente alle necessità normali e straordinarie della regione, attende di essere ulteriormente e definitivamente perfezionata, soprattutto in conseguenza dell'apertura al traffico del tratto Conegliano - Ponte nelle Alpi e dell'ognor crescente sviluppo dei diporti invernali.

Le opere eseguite dalla concessionaria per il completamento della linea furono calcolate del valore di L. 12.215.800 e l'elettrificazione fu computata in L. 8.854.837, mentre il materiale mobile e di esercizio, sia quello per la trazione a vapore, sia quello per la trazione elettrica, risulta complessivamente del valore di L. 7.187.107.

Corrispondentemente agli oneri assunti dalla Società, furono stabilite delle sovvenzioni statali di costruzione e di esercizio, le quali, complessivamente ammontano a L. 33.850 a Km.-anno, per l'intera lunghezza di costruzione e per 35 anni.

Il movimento effettuato nel 1938 assomma a treni-Km. 273.909, con treni misti di composizione media di 65 tonnellate ; viaggiatori-Km. 4.645.720 e tonn.-Km. di merce trasportata 801.282.

#### FERROVIE DEL SUD EST.

Con convenzione approvata mediante R. D. 27 febbraio 1896, n. 78, e successivo atto aggiuntivo, venne concessa alla Provincia

di Bari la costruzione e l'esercizio della ferrovia Bari - Locorotondo con diramazione.

Posteriormente, con R. D. 12 luglio 1906, n. 468, venne concessa alla Provincia di Lecce la costruzione e l'esercizio della ferrovia Nardò - Tricase - Maglie.

In seguito, venne concesso, alla Società Anonima per le Ferrovie Salentine l'esercizio della linea Lecce - Francavilla e diramazione, di proprietà dello Stato; e, posteriormente ancora, venne concessa, alla Società stessa, la costruzione e l'esercizio di altre ferrovie nel Salento.

Le concessioni anzidette passarono da una mano all'altra, ed infine restarono concessionarie per lungo periodo di tempo la Società delle ferrovie sussidiate, della Bari - Locorotondo e la Società per le Ferrovie Salentine, delle altre linee.

Date le molteplici deficienze dei servizi derivanti da un complesso di cause fra cui, principalmente, difficoltà finanziarie e difficoltà tecniche di esercizio, il Governo decise di concentrare in unico Ente tutte le linee secondarie della intera penisola Salentina, ivi comprese alcune linee esercitate dallo Stato.

Si costituì allora la Società Italiana per le ferrovie del Sud Est, la quale assorbì le altre due Società, e, mediante convenzione approvata con R. D. 22 ottobre 1931-IX, n. 1480, restò concessionaria unica dell'esercizio di una importante rete ferroviaria, della lunghezza d'impianto prevista di Km. 473, chiamata Rete del Sud Est.

Tale rete comprende tutte le linee fino allora esercitate dalle due Società assorbite, nonché le due linee, allora esercitate dallo Stato, cioè la Lecce - Gallipoli e la Zollino - Otranto.

La rete delle Ferrovie del Sud Est, in genere pianeggiante con pendenza massima eccezionale del 26 per mille, a scartamento normale, è esercitata con trazione a vapore con 54 locomotive, di potenza varia da 216 a 500 cav., 111 vetture a due assi, compresi i bagagliai, e 30 a carrelli, e 289 carri chiusi e 115 aperti. Ha avuto, nel 1938, il seguente movimento:

- a) treni-Km. circa 1.500.000, con la composizione media di circa 70 tonnellate per treni viaggiatori, e 200 per treni merci;
- b) viaggiatori-Km. circa 42.000.000;
- c) tonnellate-Km. circa 60.000.000.

All'esercizio sono addetti ben 1346 agenti.

## FERROVIE CALABRO-LUCANE

Dopo l'istituzione della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, nel 1905, una delle tre grandi Società allora esercenti, sopravvisse con la sua attrezzatura tecnica per costruzione ed esercizio di ferrovie e cioè la Società Italiana per le SS. FF. del Mediterraneo, continuando ad esercitare alcune linee.

A tale Società, nel 1911, fu concessa la rete delle Ferrovie Calabro-Lucane a scartamento ridotto della lunghezza di 1.271 Km. in base alla speciale legge 21 luglio 1910, n. 580, la quale includeva in tale rete, oltre una considerevole quantità di linee di nuova costruzione, anche alcune linee ancora in costruzione o in esercizio a cura diretta dello Stato, previa trasformazione, in queste ultime, dello scartamento, o l'interposizione del binario ridotto entro il normale per alcune linee che sarebbero state esercitate cumulativamente dallo Stato e dalla Società del Mediterraneo. A tale rete, che era destinata a collegare Bari con la Lucania e le Calabrie ed a provvedere di comunicazioni ferroviarie zone in parte molto accidentate, fu data una speciale importanza.

Ricordiamo fra le molte difficoltà di costruzione che si dovettero superare la galleria di Miglionico della lunghezza di m. 3.507, dove i gas, le acque e la spinta formidabile delle terre incoerenti, che schiacciò ripetutamente robuste armature, richiesero reiterate costruzioni, eseguite infine col sistema dello scudo, e con spese ingentissime.

Ricordiamo pure le estese frane di Cavorà che richiesero l'abbandono e rifacimento altrove di lunghi tratti di linea sulla Cosenza - Catanzaro.

E ricordiamo, infine, tra le tante opere d'arte imponenti, il viadotto di Lagonegro, alto 70 metri.

Alcune delle linee previste nel 1911 furono aperte all'esercizio, ma, a poco a poco, di fronte alle difficoltà dei terreni ed alle mutate circostanze, si constatò l'inadeguata importanza attribuita a varie parti della rete concessa e la effettiva scarsità della sovvenzione accordata nel 1911, quantunque essa fosse molto elevata rispetto alla media dei sussidi concessi prima di allora.

Il Governo Fascista risolse energicamente la questione: riduzione della rete alle linee più utili; considerevoli aumenti dei sussidi dello Stato, limitatamente, si intende, alla parte della rete che sarebbe restata, e precisi termini di completamento.



In base a tali direttive fu stipulata una nuova convenzione di concessione, approvata con R. D. L. 29 luglio 1926, n. 1450, che ridusse l'intera rete a circa 737 Km. : per essa lo Stato accordava il rimborso integrale delle spese di costruzione per alcune linee, il pagamento della costruzione a corpo di altre linee, o di parte di esse ; rimborsi di alcuni fondi di rinnovo, e concessione di nuovi sussidi di esercizio.

In complesso l'onere dello Stato, capitalizzato, si può calcolare in circa 180 milioni di lire.

La rete corrisponde ad interessi generali, specie nelle linee che uniscono i capoluoghi delle due provincie Lucane (Potenza e Matera) con Bari e nella congiungente diretta Cosenza - Catanzaro, con circa 100 Km. di linea molto accidentata, ma che tuttavia, con le moderne automotrici, viene percorsa in 2 ore e 40'.

Importante dal punto di vista anche turistico, è la linea che da Cosenza va a Camigliatello Bianchi, a 1271 metri sul mare, il centro del boscoso altipiano della Sila, dove la ferrovia ha favorito lo sviluppo di alberghi e centri di villeggiatura, nonchè in parte, i trasporti per i laghi Silani, connessi con gli impianti elettrici, che alimentano, fra l'altro, gli importanti stabilimenti industriali sorti a Crotone e altrove.

Altra linea interessante è la Lagonegro - Spezzano Albanese, che unisce la Lucania con la Calabria attraverso i valichi di Prestieri e Campotenese, a circa 900 metri, che hanno richiesto dei tratti a cremagliera.

Non parlando qui di altri tronchi intermedi, ricordiamo i due tronchi più meridionali, che da Gioia Tauro, nella ferace piana di Palmi, terminano rispettivamente a Sinopoli ed a Cinquefrondi, toccando grossi centri prima abbandonati fra le montagne.

L'attuale rete calabro-lucana, della lunghezza di esercizio di circa Km. 737 con circa 8 Km. a cremagliera, della pendenza massima di 60 per mille ad aderenza e di 100 per mille sui tratti a cremagliera, ha avuto, nel 1938, il movimento risultante dalle seguenti cifre : treni-Km. 3.200.000 con composizione media di 60 tonn. per treni viaggiatori e 100 tonn. per treni merci ; viaggiatori-Km. 60.000.000 ; tonn.-Km. 20.000.000.

La rete è esercitata in genere a vapore, ma ora varie linee si vanno motorizzando.

Sempre nel 1938 prestarono servizio 2361 agenti ; 81 locomotive della potenza di 250 ad 800 cavalli, 43 automotrici della potenza da

100 a 160 cav., 125 vetture a due assi e 48 a carrelli, nonché 371 carri chiusi e 670 aperti.

### FERROVIE REALI SARDE

La prima rete ferroviaria in Sardegna rispondeva al bisogno di collegare Cagliari e Sassari con una linea longitudinale passante verso l'occidente dell'isola, e di assicurare altresì la congiunzione di queste città e del centro dell'isola con Terranova e Golfo Aranci, verso Nord-est, per le comunicazioni verso la penisola.

La prima concessione, del 4 gennaio 1863, come abbiamo già visto, comprende pressochè tutta la rete suddetta.

Successivamente furono date altre concessioni, ma non tutte le linee previste furono compiute, sicchè nel 1877 le concessioni accordate furono accentrate nella Compagnia Reale (1).

Si istituì quindi una rete di circa 420 Km. con la spesa di 88 milioni di lire, sostenuta dal capitale azionario della Compagnia e da obbligazioni con garanzia di un certo prodotto da parte dello Stato.

Nel 1905, all'assunzione delle grandi reti della penisola da parte dello Stato, la rete delle Reali Sarde restò tra le ferrovie esercitate dall'industria privata; e ciò proseguì per vari anni, ma il 1° gennaio 1920 la rete fu riscattata, a norma della legge 7 agosto 1919, n. 1443, e passò allo Stato.

Alcuni dati circa il movimento della rete nel 1905 sono i seguenti:

treni-Km. 8.478.753; viaggiatori trasportati 542.205; prodotto viaggiatori L. 1.023,584; merci trasportate tonn. 5.044.

### FERROVIE COMPLEMENTARI SARDE

Ad integrare la rete delle Reali Sarde, specie entro il Nuorese ed in genere nella zona di levante dell'isola e in alcune zone trasversali, fu stabilita, con legge 22 marzo 1885, n. 3011, dopo prolungati studi e discussioni, la concessione di dieci linee complementari in Sardegna.

---

(1) Convenzione 1° maggio 1877, approvata con legge del 20 giugno successivo. In dipendenza di tale convenzione, la Società fu obbligata a modificare il proprio statuto, ciò che, in effetti, avvenne nell'assemblea degli azionisti del 17 agosto 1877. Il nuovo statuto fu approvato con decreto del 28 gennaio 1878, e la Società, già in mano di capitalisti inglesi, si trasformò in Società italiana.

In seguito a trattative, la concessione fu accordata fino al 1976 a diversi concessionari col sussidio governativo di L. 9.950 a Km.-anno, contro il costo chilometrico presunto in L. 140.000 a Km. compresa la prima dotazione di materiale rotabile e di esercizio.

I diversi concessionari furono in prosieguo di tempo rilevati dalla Società Anonima per le Strade Ferrate della Sardegna (costituitasi nel 1886 a Torino con 15 milioni di capitale) che costruì ed aprì, fra il 1888 e il 1894, le varie linee concesse dallo Stato eccetto la Iglesias - Monteponi, ceduta alle Reali.

Nel 1911, fu creata a Milano la Società per le Ferrovie Complementari della Sardegna, la quale ottenne la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea Villacidro - Isili, con diramazione Villamar - Ales, della lunghezza di Km. 95, col sussidio di Lire 8.364 a Km.-anno per 50 anni, di fronte alla spesa prevista di circa 12 milioni di lire, comprese le dotazioni; in seguito la Società delle Complementari ottenne la cessione dell'esercizio delle linee della Società per le Strade Ferrate per la Sardegna.

Attualmente la rete delle Ferrovie Complementari della Sardegna può distinguersi in tre gruppi: il primo, che potremo dire Cagliariitano, comprende le linee Cagliari - Mandas - Arbatax con diramazione Gairo - Jerzu, Mandas - Isili - Sorgono e Villacidro - Isili con diramazione Villamar - Ales; il secondo gruppo, che chiameremo Nuorese, comprende le linee Macomer - Tirso - Nuoro, Macomer - Bosa, e Tirso - Chilivani; il terzo gruppo, Sassarese, che comprende la Sassari - Alghero e la Tempio - Luras - Monti alle quali si potrebbe aggiungere la Sassari - Sorso - Tempio - Palau che, sebbene sotto diversa denominazione sociale, appartiene allo stesso gruppo delle Complementari.

Per concludere diamo i seguenti dati relativi al 1938 ed al gruppo delle complementari, esclusa quindi la Sassari - Sorso - Tempio - Palau:

a) lunghezza di esercizio km. 685, a scartamento ridotto, con pendenza massima del 30 per mille;

b) treni-km. circa 1 milione, della composizione media di 40 tonn. per treni-viaggiatori e 60 per treni-merci;

c) viaggiatori-km. circa 22 milioni;

d) tonn.-km. circa 11 milioni.

La trazione è essenzialmente a vapore, ma si va già diffondendo, con esito favorevole, la motorizzazione.

## FERROVIE CONCESSE ALL'INDUSTRIA PRIVATA IN CORSO DI COSTRUZIONE

SOMMARIO: Premessa. — Ferrovia Novara - Biella. — Ferrovia Mirandola - Rolc  
— Ferrovia Umbertide - S. Sepolcro. — Ferrovia Bari - Barletta. — Ferrovia  
Schettino - Regalbuto. — Ferrovia E. 42 (Metropolitana di Roma).

In questi ultimi dieci anni il ritmo delle concessioni di ferrovie all'industria privata — come del resto si è anche verificato per le Ferrovie dello Stato — è andato di mano in mano rallentando fino a fermarsi quasi completamente.

Le ragioni sono molteplici e variate: primissima fra tutte la vittoriosa affermazione dell'automobilismo pesante e industriale per i trasporti, rispettivamente, di persone e di merci: non v'ha dubbio che questo nuovo mezzo di trasporto se ha prodotto una concorrenza supportabile nei confronti dei mezzi ferroviari di lungo percorso, ha invece arrecato danni notevolissimi alle ferrovie d'interesse regionale e peggio ancora a quelle di interesse locale, ossia, in altri termini, a quelle ferrovie che vengono esercitate entro un raggio massimo da 50 a 80 chilometri.

Si può affermare che quasi tutte le ferrovie concesse all'industria privata hanno dovuto soggiacere alla continua, spietata concorrenza dell'automobile, talchè mentre oggi vivono alla giornata mettendo in opera tutti gli accorgimenti più sottili e tutte le economie possibili, non può prevedersi fino a quando potranno resistere: ciò, non ostante tutti i provvedimenti adottati dal Governo per alleviare la crisi in cui si dibattono, provvedimenti che importano gravi oneri a carico dell'Erario.

Nè è possibile procedere alla demolizione di questo ingente patrimonio ferroviario perchè esso è necessario e talvolta indispensabile alle modeste economie locali che non possono fare affidamento sui soli trasporti automobilistici inadatti per i trasporti di merci ingombranti, di merci povere e di merci che chiameremo di massa: per

quanto riguarda i viaggiatori, a parte la necessità di disporre, per fiere, adunate ecc. di un mezzo adatto a sfollare ingenti quantitativi di persone, vi è tutto un settore di cittadini, operai, contadini che si vale della ferrovia a preferenza dell'autoveicolo che non consente trasporto di piccoli pacchi, di prodotti della terra, di strumenti di lavoro ed in genere delle occorrenze quotidiane del lavoratore.

È poi da tener presente che ormai tutte le diverse regioni d'Italia che potevano aver bisogno di una ferrovia, l'hanno avuta.

Nè bisogna dimenticare da un lato la necessità, per l'Erario, di devolvere le disponibilità di bilancio ad occorrenze più urgenti o di grande interesse nazionale; dall'altro l'assoluta sproporzione fra le spese di costruzione di una strada ferrata, sia pure a scartamento ridotto (il che dovrebbe in ogni caso essere evitato), le spese crescenti dell'esercizio e gli introiti sui quali si possa far conto in modo certo.

In tale stato di cose è logico e giusto che nessun industriale si faccia a chiedere concessioni ferroviarie, in base alle vigenti norme, e che lo Stato alla sua volta abbia posto il fermo, salvo casi eccezionali.

Ciò premesso, per completare, brevemente, la materia che andiamo trattando, è opportuno far cenno delle ferrovie concesse all'industria privata negli anni decorsi e che attualmente sono in via di costruzione o comunque non ancora in esercizio.

1° - *Ferrovia Novara - Biella*, concessa alla Società Anonima delle Ferrovie Elettriche Biellesi: la ferrovia ha una lunghezza di Km. 51,400; lo scartamento è quello normale di m. 1,445 e sarà esercitata con automotrici elettriche: la costruzione è completamente ultimata e la linea sarà fra breve aperta all'esercizio.

2° - *Ferrovia Mirandola-Rolo*, concessa alla Provincia di Modena: ha una lunghezza di Km. 26,105 e lo scartamento di m. 1,445: il primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati) è ultimato da tempo.

3° - *Ferrovia Umbertide - S. Sepolcro*, concessa alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo; ha una lunghezza di Km. 39,512 e lo scartamento di m. 1,445: il primo gruppo di opere è ultimato da vari anni, ma non si sono definite le modalità della trazione, essendo in corso, d'intesa con la Società concessionaria, le pratiche per lo scioglimento consensuale degli obblighi di concessione: la sede verrebbe in parte utilizzata dalla ferrovia Arezzo - Fossato di prossima sistemazione.

4° - *Ferrovia Bari - Andria - Barletta*, concessa alla Società Anonima di Ferrovie economiche Bari - Barletta e diramazioni e da questa ceduta al gruppo delle Sud Est: la linea, in sostituzione della vecchia tranvia Bari - Barletta, ha una lunghezza di Km. 67,250 e lo scartamento di m. 1,445: anche di questa ferrovia, molto importante per i centri popolosi e le ricche zone agrarie che dovrà servire, sono ultimati i lavori del primo gruppo di opere: sono in corso di istruttoria le pratiche per la determinazione del sistema di trazione.

5° - *Ferrovia Schettino-Regalbuto*, concessa in sola costruzione alla Compagnia Generale di Lavori e Servizi pubblici, assieme ad un gruppo di linee da costruire nella Sicilia Orientale: la lunghezza è di Km. 35, 188 e la ferrovia fa parte della linea Motta S. Anastasia - Nicosia: il tronco da Regalbuto a Nicosia, ultimo della linea, non sarà più costruito a causa dell'avvenuta riduzione del programma di costruzioni di ferrovie secondarie nella Sicilia.

Per lo stesso motivo non sarà più continuata la costruzione delle linee: Stazione Alcantara - Randazzo, già concessa alla menzionata Compagnia Generale, e Monreale - Camporeale, Kaggera - Salemi FF. SS. e Delia - Riesi concesse alla Società C. E. F. (Costruzioni Esercizio Ferrovie).

\* \*  
\* \*

Se per le ragioni sovra esposte si è verificato il fermo delle costruzioni di nuove ferrovie in concessione all'industria privata, altre ragioni di carattere particolare hanno imposto la necessità di una deroga per un avvenimento di portata veramente eccezionale.

Intendiamo alludere all'Esposizione Universale del 1942 ed alla conseguente indispensabilità di disporre di un mezzo di trasporto adeguato che verrà a costituire la dorsale delle comunicazioni rapide urbane con l'esposizione e dopo questa, la penetrazione fino a Piazza Termini della Ferrovia del Lido di Roma ed il collegamento celere fra Termini, S. Paolo ed i nuovi grandi quartieri edilizi che sorgeranno nella zona dell'E. 42, propaggine avanzata della marcia dell'Urbe verso il mare.

La ferrovia, concessa in sola costruzione alla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo con R. Decreto - Legge del 3 giugno 1938, n. 828, è a scartamento normale, a doppio binario ed a trazione elettrica a 3000 volta.

Si tratta di una linea lunga Km. 11,331, che dovrà essere costruita per la velocità di 100 Km. - ora e per una frequenza di treni a 3 ed anche a 2 minuti in guisa da poter trasportare, nei due sensi, fino a 32.000 persone all'ora in 13 minuti comprese cinque fermate intermedie.

Come andamento planimetrico, la Ferrovia E. 42 partendo dalla Stazione di Termini, che sarà collocata sotto la grande piazza quale verrà a crearsi in seguito alla costruzione della stazione centrale delle Ferrovie dello Stato, si sviluppa, in sotterraneo, lungo la Via Cavour, sottopassa la collina di S. Pietro in Vincoli, il Piazzale del Colosseo, la Via dei Trionfi, il viale Africa, la via della Piramide ed il Piazzale Ostiense, affiorando quindi in superficie per affiancarsi alla ferrovia Roma - Lido fino alla località detta delle Tre Fontane ove sarà impiantata una stazione in servizio della Porta del Fiume dell'Esposizione.

Di qui penetra, di nuovo in sotterraneo, fino alla grande stazione centrale dell'E. 42, con una galleria lunga m. 1.900.

La lunghezza totale delle gallerie, escluse le stazioni e le fermate, è di Km. 4,868: la larghezza al piano del ferro è di m. 8,00 in rettilineo: l'altezza di quelle speciali a sesto ribassato è di metri 5,50-6,00 fra il piano del ferro e l'intradosso, mentre l'altezza di quelle con copertura in cemento armato varia da metri 5, a 5,30.

La Ferrovia E. 42, che per tutto il tratto iniziale da Termini a S. Paolo è una vera e propria metropolitana, presenta delle difficoltà eccezionali che richiedono scienza e ardimenti di portata eccezionale come ben sanno tutti i tecnici e studiosi che si sono occupati di studi per la metropolitana dell'Urbe.

Come è ben noto, il sottosuolo di Roma è ricchissimo di avanzi archeologici che *occorre assolutamente rispettare*; in molti punti si riscontrano abbondanti acque freatiche, ampie lenti di sabbie generalmente imbevute d'acqua, gallerie talvolta sovrapposte, materiali di riporto, argille e cappellaccio di tufo.

A tutte queste difficoltà debbonsi aggiungere le altre derivanti dalla necessità di eseguire imponenti lavori di demolizione, deviazione o adattamento delle fogne, condotte di gas, d'acqua e di cavi elettrici ad alta e bassa tensione, spostamenti e ricostruzioni di grandi collettori come quello di Via degli Annibaldi opera di gran mole; costruzione di un sifone al quale debbono affluire il collettore di Porta Metronia, quello del Colosseo, le fogne Clementina e Mariani: questo sifone che forse è il più grande di quanti finora siano stati costruiti è

costituito da due canne ellittiche lunghe metri 35 con una sezione di metri  $3 \times 2,40$  e da due vasche di decantazione della capacità di mc. 370 quella a monte e di mc. 200 quella a valle.

I lavori, data la brevità del tempo disponibile, sono condotti con grande celerità non disgiunta da cautela : si lavora in continuazione con tre turni, attaccando contemporaneamente su punti diversi del tracciato e sempre senza produrre arresti od inciampi nella circolazione cittadina che non avverte quali imponenti masse di opere si vadano svolgendo nel sottosuolo, ove, sino al 27 ottobre dell'anno XVII, si è impegnata mano d'opera per 430.000 giornate lavorative.

Il materiale rotabile, tuttora in corso di studio, sarà composto di 60 automotrici e 66 rimorchiate : esso oltre che mostrare al mondo i progressi raggiunti in questo campo dalla tecnica italiana, sarà anche una grandiosa e incontrovertibile affermazione di quell'autarchia sul cui piano si va costruendo il solido edificio dell'economia nazionale.

La spesa fino ad oggi autorizzata per la costruzione completa della linea e per l'acquisto del materiale mobile è di milioni 265.

I lavori vengono eseguiti sotto la Direzione ed Alta Vigilanza dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie ed Automobili.





## FERROVIE COLONIALI

SOMMARIO : Ferrovie della Tripolitania e della Cirenaica. — Ferrovie dell'Africa Orientale Italiana.

Accenniamo brevemente alle ferrovie coloniali.

Esse si distinguono in due gruppi ; il primo si svolge nella quarta sponda (Tripolitania e Cirenaica) ; il secondo in Africa Orientale (Eritrea e Somalia).

Le ferrovie della Libia, a scartamento ridotto, sono di portata assai modesta : in Tripolitania vi è una linea litoranea che porta da Tripoli a Zuara : una linea di penetrazione fino al Garian ed infine una linea che porta a Tagiura. Nella Cirenaica abbiamo una linea che da Bengasi porta a Barce ed un'altra da Bengasi a Soluk.

Erano stati eseguiti studi per l'attuazione di un sistema di ferrovie coloniali a scartamento ridotto a servizio dei principali centri della Libia, specie di quelli destinati a sviluppi agricoli, ma a seguito della grandiosa politica stradale seguita dal Governo nei territori della quarta sponda, si abbandonò l'idea di costruire ferrovie e si diede la preferenza alla motorizzazione che risponde a pieno alle necessità attuali e del prossimo avvenire.

In Africa Orientale esistono le seguenti linee ferroviarie :

In Eritrea, la ferrovia Massaua - Asmara - Cheren - Agordat - Biscia, a scartamento ridotto di m. 0,95, della lunghezza di Km. 347 e che probabilmente sarà prolungata sino a Tessenei.

In Somalia, la ferrovia Mogadiscio - Afgoi - Villaggio Duca degli Abruzzi, a scartamento ridotto di m. 0,95, della lunghezza di Km. 113 e la ferrovia Gibuti - Dire Dava - Addis Abeba, a scartamento ridotto di 1 metro, della lunghezza di Km. 784 dei quali 694 in territorio italiano.

Anche queste ferrovie hanno un'importanza assai limitata a causa della loro capacità di trasporto assolutamente inadeguata agli onerosissimi compiti loro attribuiti a seguito della conquista dell'Impero.

Molti studi e programmi di costruzioni ferroviarie furono sapientemente elaborati da tecnici di grande valore quali l'ingegnere Pini, Presidente della IV<sup>a</sup> Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, l'ingegnere Tonetti, studioso appassionato dei problemi ferroviari in genere e di quelli dell'Africa Orientale, l'ingegnere Schupfer, l'ingegnere Puccini, vecchio africanista, ed altri ancora.

Si tratta di programmi geniali e interessanti ma certamente non di prossima attuazione: occorrerà prima attendere che, ultimata la rete delle strade di grande comunicazione, si siano definitivamente stabiliti e stabilizzati i piani di produzione agricola, mineraria e industriale delle svariate e diverse regioni dell'Impero e lasciare che si profilino chiaramente le quantità e le qualità delle produzioni stesse, nonchè le naturali correnti dei traffici che seguono le vie più adatte e non possono essere coartate senza danno (1).

Allo stato di cose attuale e per diversi anni avvenire è più che sufficiente l'esercizio totalitario degli autotrasporti magnificamente organizzato a cura della Compagnia Italiana Trasporti Africa Orientale.

---

(1) Vedi *Le Comunicazioni e i Trasporti in Africa Orientale* di A. CRISPO, nel Volume *L'Industria in A. O. I.* edito dalla S. A. Editrice de «L'organizzazione Industriale», Roma, Anno XVII.

## STRADE FERRATE PER USO PRIVATO

**SOMMARIO:** Ferrovie private della Toscana. — Ferrovia marmifera di Carrara. — Ferrovie private della Sardegna. — Ferrovie private nelle Provincie di Mantova, Forlì e Barletta.

Ed ora un brevissimo cenno sulle strade Ferrate ad uso privato : quelle cioè che vengono costruite su aree di proprietà privata a servizio di miniere, stabilimenti industriali, ecc.

La prima strada ferrata per uso privato fu concessa con Sovrana Risoluzione 13 settembre 1844 del Granduca di Toscana, e fu precisamente quella destinata al servizio delle miniere carbonifere di Montebamboli per il trasporto del minerale al mare presso Torremozza (Grosseto).

Con successivo provvedimento dello stesso Granduca (18 luglio 1845) fu autorizzata la costituzione di una Società Anonima per la costruzione di detta linea che però prolungata fino alla strada provinciale Massetana, veniva destinata all'uso pubblico.

Questa linea, esercitata per vari anni con impiego di carri trainati da cavalli, venne demolita nel 1870.

Il 1° novembre 1857 venne attivata, pure nel Granducato di Toscana, una ferrovia privata in servizio delle fonderie del ferro di Follonica (Grosseto).

Tale ferrovia, lunga Km. 1,702, congiungeva l'indicato stabilimento al mare. I carri venivano trainati da cavalli.

Non ci risulta che fino al 1860 venissero costruite in Italia altre ferrovie private.

Proclamata l'unità italiana, e quantunque le industrie prendessero in dipendenza di tale avvenimento nuovo vigore, scarsa fu la attività privata nel campo che ci occupa.

Nelle Provincie toscane, si attivarono, fra il 1872 e il 1877, cinque linee della lunghezza complessiva di Km, 51,303 e precisamente :

1° - il 25 aprile 1872 la linea, esercitata con locomotive, a servizio della miniera di torba di Monterufoli (Pisa) ;

2° - nel 1873 la linea dalla solfiera di Piombino (Pisa) al mare, esercitata con forza animale ;

3° - nel maggio 1875 la linea dalla ferriera di Vada (Pisa) al mare, esercitata con forza animale ;

4° - nel 1876 la linea a servizio delle cave di marmo di Carrara che mette capo alla marina di Avenza ; questa linea è certamente la più importante fra le ferrovie private e se fu aperta all'esercizio nel 1876 la sua storia è molto più antica.

Sui primi del 1845 il Conte Andrea del Medico, poté ottenere dal Duca di Modena Francesco IV d'Este, la concessione della ferrovia ; gli studi incominciati dall'Ingegnere Opner non furono portati a compimento. Il Duca Francesco V, succeduto al padre nel gennaio del 1846 autorizzò il Del Medico a vendere la concessione all'ingegnere Gandell : da questi, dopo varie vicende, la concessione passò al Comune di Carrara il quale a sua volta la cedette, con deliberazione 19 ottobre 1866, alla Ditta Troyse Barba di Firenze che si impegnavo di costruire ed esercitare una ferrovia dalle Cave alla stazione di Carrara e dalla stazione di Avenza alla Marina.

Morto il Troyse Barba, si costituì una « Società Anonima della Ferrovia Marmifera Privata di Carrara » che, come abbiamo dianzi accennato potè, nel 1876, attivare l'esercizio dei tronchi Carrara - Miseglia - Piastra e Avenza - Marina : nel 1890 furono aperti allo esercizio anche i tronchi superiori a servizio dei centri più alti e più importanti della produzione Marmifera e cioè Colonnata - Gioia, Fantiscritti - Canalgrande e Ravaccione.

5° - Il 3 marzo 1877 fu aperta all'esercizio la linea da Murlo a Monte Antico (Siena) per il trasporto delle ligniti della miniera di Murlo.

Al servizio delle miniere sarde furono attivate, tra il 1865 ed il 1875, quattro ferrovie private e precisamente :

1° - il 16 novembre 1865, la linea da San Leone al mare, esercitata con locomotive, a servizio della miniera di San Leone (Cagliari) ;

2° - sempre nel 1865 la linea da Montevecchio a San Gavino (Cagliari) a servizio della miniera di Montevecchio ;

3° - il 1° giugno 1873 la linea da Gennamari al mare, esercitata con cavalli, per il trasporto dei prodotti della miniera di Gennamari ;

4° - il 1° ottobre 1875 la linea da Monteponi a Portocuso a servizio della miniera di Monteponi (1).

In provincia di Mantova fu impiantata una ferrovia lunga Km. 2,271 da Collefiorito al Mincio presso Rivalta, nel latifondo della ditta Bellenghi, per il trasporto della ghiaia delle cave di Collefiorito.

In provincia di Forlì fu aperta il 20 ottobre 1872 una linea lunga Km. 4,059 in servizio delle solfriere di Boratella.

In provincia di Barletta nel febbraio 1871 una linea dalle saline di Barletta alla ferrovia Foggia - Brindisi lunga Km. 5,700.

In totale dal 1860 al 1878 si costruirono Km. 128,705 di ferrovie private.

Oggi tutti gli Stabilimenti industriali più importanti sono raccordati alle linee principali o secondarie: il grande numero ci impedisce di farne particolare menzione.

La materia concernente la costruzione e l'esercizio di ferrovie private è regolata dal titolo V della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche.

---

(1) Il primo tratto da Gonnese a Portocuso era stato attivato il 1° luglio 1871.



## TRANVIE ESTRAURBANE

**SOMMARIO :** Premessa. — Le prime Tranvie extraurbane in Italia. — Origine delle concessioni. — Legge 27 dicembre 1896, n. 561, e leggi successive che regolano le concessioni delle Tranvie extraurbane. — Consistenza delle Tranvie extraurbane al 1905 ed al 1920. — Linee principali. — Le Tranvie e l'autarchia. — Consistenza delle Tranvie extraurbane al 31 dicembre 1938.

Oltre le ferrovie di grande comunicazione e quelle secondarie e complementari, si sono andate sviluppando, nei vari paesi, delle linee e reti di ferrovie locali che vennero ad assumere la qualifica di ferrovie vicinali, ferrovie leggere, ferrovie economiche, ancorchè, a differenza delle ferrovie, abbiano l'impianto dei binari sulle strade ordinarie.

In Italia, mentre tante ferrovie locali serbano la denominazione pura e semplice di « ferrovie », altre linee, delle quali s'intese che avessero la maggior parte del percorso su strade ordinarie e l'esercizio semplice ed economico, furono denominate « Tranvie extraurbane ».

Tale denominazione fu consacrata nelle leggi, ma praticamente avvenne che le Tranvie extraurbane si svilupparono come vere e proprie ferrovie d'interesse locale con tutte quelle caratteristiche tecniche di costruzione e di esercizio per le quali, negli altri paesi, sono chiamate ferrovie.

Se si considera poi che molte delle nostre Tranvie extraurbane hanno lo scartamento ordinario e che su di esse circola, in servizio cumulativo, il materiale delle Ferrovie dello Stato, è chiaro che dobbiamo tenerne debito conto, in questo nostro studio, non ostante la loro denominazione di Tranvie.

In Italia sembra che la prima domanda per la costruzione di una Tranvia extraurbana a trazione ippica sia stata quella presentata nel 1857 dalla Ditta Sessa e C. alla Camera di Commercio di Lodi, per congiungere questa città a Crema. Non sappiamo per quali motivi la domanda non ebbe seguito.



La prima Tranvia extraurbana costruita nel nostro Paese è, quindi, quella iniziata nel 1871 che congiunge Torino con Rivoli.

Veramente tale linea fu concessa come ferrovia a vapore a scartamento ridotto, per 60 anni, nel 1870, senza sussidio da parte dello Stato, ma con sussidi di L. 80.000, da parte del Comune di Rivoli e L. 40.000 dal Comune di Torino. La Provincia accordò gratuitamente l'occupazione di una zona della strada di Francia.

L'inaugurazione fu fatta il 17 settembre 1871, ossia lo stesso giorno della inaugurazione della Galleria del Cenisio.

La concessione fu data al Cav. Giovanni Colli, i cui eredi, poi, ebbero pure la concessione di un servizio tranviario locale, esteso, per alcune corse, fino a Rivoli.

Successivamente, più volte, i concessionari sono mutati, e la attuale linea, elettrificata nel 1914, è concessa come Tranvia, fino al 1964, al Consorzio per la Tranvia Torino - Rivoli. La linea che percorre un paesaggio panoramico aperto verso un grandioso anfiteatro alpino, è un caso tipico di Tranvia assimilabile, per caratteristiche tecniche, ad una ferrovia, perchè, quantunque in continua ascesa da Torino a Rivoli, ha la pendenza massima non mai superiore al 19 per mille, e le curve, pure avendo raggio minimo di 80 m., sono limitate ad un decimo del percorso essendo gli altri 9 decimi in rettilineo.

Altre antiche Tranvie extraurbane sono la Torino - Moncalieri, aperta nel 1875; la linea Roma - Tivoli concessa nel 1876; le linee Milano - Monza e Milano - Saronno concesse nel 1876; la linea da Napoli a Portici concessa nel 1875 ed esercitata con trazione animale, cavalli e muli; la linea da Genova a Rivarolo ed a Sestri Ponente concessa nel 1877 a trazione ippica; la linea da Cuneo a Borgo San Dalmazzo concessa nel 1877 a trazione ippica; le linee Milano - Casano d'Adda e Milano - Vaprio d'Adda aperte nel 1879; la Firenze - Peretola dello stesso anno; e la Napoli - Caivano e la Napoli - Aversa, aperte fra il 1881 e il 1882.

\*  
\* \*

Come fu regolata, in origine, la concessione delle Tranvie extraurbane?

Mentre le Tranvie urbane furono sempre concesse dagli enti proprietari delle strade, ossia dai Comuni, per le Tranvie extraurbane

la competenza fu attribuita, ora ai Comuni, più spesso alle Provincie ed infine allo Stato.

Nel 1872 fu presentata al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda intesa ad ottenere la concessione per la costruzione e l'esercizio di una Tranvia da Milano a Monza ed il Ministero, in quella occasione, ritenne di respingere la domanda, così come era stata formulata, affermando che le Tranvie dovevano considerarsi come « soggette alla legge sulle opere pubbliche ».

L'affermazione parve giuridicamente infondata, e, in effetti, il Consiglio di Stato, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il Consiglio delle Strade Ferrate, interpellati in merito, unanimamente dichiararono che il titolo V della legge 20 marzo 1865 non era applicabile alle Tranvie.

Il Governo allora, in pendenza dell'emanazione di una apposita legge per le Tranvie, stabilì :

1° - che per le linee costruite sul suolo di strade provinciali o comunali a trazione animale non vi era luogo ad ingerenza da parte del Governo e che, sotto l'osservanza degli articoli 55 e 80 della Legge sui Lavori Pubblici e delle discipline sulla polizia stradale, la concessione spettava di diritto alla Provincia ed al Comune ;

2° - che il Governo avrebbe data la concessione delle Tranvie solo quando cadessero sul suolo delle strade nazionali o di ragione demaniale, e che in tutti i casi fosse necessaria l'autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici, ogni qualvolta l'esercizio dovesse farsi con motori meccanici, a tenore del Regolamento di polizia stradale approvato con R. Decreto 5 novembre 1868 per la circolazione di locomotive su strade ordinarie.

Il primo progetto di legge in materia di Tranvie e ferrovie economiche fu, in accoglimento di un ordine del giorno deliberato dalla Camera dei Deputati nella tornata dell'11 dicembre 1877, predisposto e presentato alla Camera stessa dall'on. Baccarini nel 1880, ma non venne alla discussione.

Il 29 maggio 1881 fu nominata dal Ministro Genala una Commissione col compito di procedere ad un'inchiesta sul servizio delle Tranvie e proporre norme legislative e regolamentari per la costruzione e l'esercizio delle Tranvie medesime.

Ispirandosi ai risultati della inchiesta e alle proposte formulate dalla Commissione, il Ministro Finali, succeduto al Genala, presentò al Parlamento, nella seduta del 29 settembre 1889, un nuovo disegno

di legge che, come il precedente, comprendeva le Tranvie e le ferrovie economiche.

Per la chiusura della sessione non fu discusso.

Il Ministro lo ripresentò emendato nella seduta del 23 gennaio 1891, e finalmente, dopo altri cinque anni, si ebbe la legge 27 dicembre 1896, n. 561, che regola appunto la concessione delle Tranvie a trazione meccanica.

Ai sensi della predetta legge, lo Stato provvedeva, mediante Decreto Reale, ad autorizzare l'esercizio delle Tranvie a trazione meccanica e ad approvare i tipi del materiale mobile, mentre le tariffe dei trasporti venivano determinate nell'atto di concessione dall'Ente proprietario della strada.

Successivamente, in base alle leggi 16 giugno 1907, n. 540, e 12 luglio 1908, n. 444, la concessione delle Tranvie extraurbane divenne di unica ed esclusiva spettanza dello Stato: era però necessario che, preliminarmente, gli Enti locali, proprietari delle strade sulle quali avrebbero dovuto impiantarsi i binari, avessero dato il loro consenso per l'occupazione del suolo stradale e servitù annesse, per tutto il periodo della concessione.

Egualmente furono attribuiti allo Stato i poteri di sorveglianza così nei riguardi della costruzione come in quelli dell'esercizio.

La concessione delle Tranvie extraurbane può aver luogo senza alcuna sovvenzione governativa oppure con attribuzione di sovvenzione.

Quando la concessione viene fatta senza che da parte dello Stato venga assegnata alcuna sovvenzione, si stabilisce, generalmente, che al termine della concessione la proprietà degli impianti fissi e del materiale mobile resti al concessionario, salvo che non siano intervenuti speciali accordi tra questo e gli Enti locali proprietari delle strade interessate.

Quando, invece, la concessione vien fatta con attribuzione di una sovvenzione governativa, allo spirare della concessione, gli impianti fissi passano in proprietà degli Enti proprietari delle strade.

La sovvenzione governativa, in base all'art. 18 della legge 12 luglio 1908, n. 444, poteva essere concessa fino a lire 1.500 a chilometro per un periodo massimo di 50 anni, ma tale somma poteva essere elevata fino a lire 2.000 per le Tranvie da impiantarsi in regioni montuose oppure destinate a congiungere capoluoghi di Provincia o di Circondario con una stazione ferroviaria viciniore.

Al termine della concessione, tutte le opere costituenti la Tran-

via e le sue dipendenze, passano — come abbiamo più sopra accennato — in proprietà o degli Enti ai quali appartiene la strada, se la Tranvia è impiantata in tutto o in parte su strade provinciali o su strade comunali, oppure in proprietà del Comune o dei Comuni interessati riuniti in Consorzio se la linea è impiantata su sede propria o su strade nazionali.

Con Decreto Luogotenenziale del 23 febbraio 1919, n. 303, il limite massimo della sovvenzione Governativa fu elevata a lire 4.500 a chilometro per anni 35 ed a lire 7.500 a chilometro, sempre per anni 35, quando le Tranvie fossero destinate a servizi pubblici per trasporto di viaggiatori e di merci ed allacciate ad una ferrovia od a scali marittimi, fluviali o lacuali oppure unite in unica rete costituente un sistema di trasporti locali esercitati da un esercente unico.

Per le Tranvie extraurbane a trazione elettrica i limiti della sovvenzione governativa furono rispettivamente elevati a lire 6.500 ed a lire 9.500 a chilometro per 35 anni.

Con lo stesso Decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, fu poi consentita la sovvenzione governativa di L. 2.500 a chilometro per una durata non superiore ad anni 50, per la elettrificazione di Tranvie extraurbane già esistenti con trazione a vapore.

Questa sovvenzione di elettrificazione fu poi aumentata con i RR. Decreti 23 maggio 1924, n. 998, e 3 aprile 1926, n. 757, a L. 8.000 a chilometro per 50 anni (termine ridotto a 35 anni col secondo dei detti decreti) per le Tranvie extraurbane di nuova costruzione, e a L. 10.000 a chilometro per 50 anni (termine ora ridotto a 35 anni) per le Tranvie extraurbane già esistenti con trazione a vapore.

Successivamente, il R. Decreto 2 agosto 1929, n. 2150, ha abrogato, all'art. 1, tutte le disposizioni in vigore per la assegnazione della sovvenzione governativa a Tranvie extraurbane di nuova concessione. In base a questo decreto non potrà quindi più provvedersi per il futuro a concessioni di nuove Tranvie extraurbane con sussidio dello Stato.

Invece delle Tranvie extraurbane sussidiate potrà provvedersi alla concessione di *Ferrovie pubbliche di interesse locale* aventi caratteristiche economiche di costruzione e di esercizio, con una sovvenzione governativa non superiore a L. 35.000 a chilometro per 50 anni per linee in sede propria e a L. 20.000 a chilometro per 50 anni per linee aventi la massima parte del loro percorso su strada ordinaria.

Inoltre, ai sensi dell'art. 30 del citato R. Decreto 2 agosto 1929,

n. 2150, alle Tranvie extraurbane già esistenti, le cui caratteristiche di costruzione e di esercizio non rispondano più ai bisogni della regione servita, potrà essere accordata una sovvenzione governativa di L. 12.000 a chilometro, per anni 35, per la esecuzione dei lavori e degli incrementi patrimoniali che saranno ritenuti necessari. Ciò senza pregiudizio della applicabilità delle norme di cui ai citati RR. Decreti 23 maggio 1924, n. 998, e 3 aprile 1926, n. 757, nei casi di trasformazione dei sistemi di trazione (concessione della sovvenzione massima governativa di L. 10.000 a chilometro per anni 35 per le elettrificazioni delle Tranvie a vapore).

Infine, alle Tranvie extraurbane sono pure applicabili, in quanto sia il caso, le recenti disposizioni di cui si è parlato a proposito delle Ferrovie concesse, per fronteggiare le nuove condizioni del traffico, fra le quali disposizioni ricordiamo il R. Decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, che, fra l'altro, consente la continuazione, a certe condizioni, del pagamento del sussidio governativo, anche per le quote afferenti all'esercizio, di tronchi ferro-tranviari sospesi e sostituiti da altri servizi di pubblico trasporto.

\*  
\*\*

Non si hanno dati esatti circa la consistenza effettiva delle linee tranviarie extraurbane nel 1905, epoca in cui si addivenne alla distinzione fra strade ferrate passate in esercizio allo Stato e strade ferrate (comprese quindi anche le Tranvie extraurbane) rimaste all'industria privata; ad ogni modo sulla scorta dei dati pubblicati si può ritenere per certo che al 1° luglio del 1905 erano in esercizio circa 3.400 chilometri di linee.

I primi dati statistici, ordinati e completi, appaiono dopo 15 anni, talchè la consistenza delle Tranvie extraurbane al 31 dicembre 1920 può sinteticamente riassumersi come segue:

*Tranvie extraurbane nel 1920*

Numero d'ordine	Linee distinte per trazione	A scartamento normale	A scartamento ridotto	In totale	Lunghezza		Totale
					a scartamento normale Km.	a scartamento ridotto Km.	
1	A vapore . .	90	28	118	2487	570	3.057
2	Elettrificate .	63	31	94	944	359	1.303
3	In complesso .	153	59	212	3431	929	4.360

Posteriormente al 1920 vi fu ancora un lieve incremento nelle costruzioni tranviarie, ma dopo un breve periodo cominciò a manifestarsi la inadeguata efficienza di tale mezzo di trasporto (specialmente nel campo delle Tranvie a vapore a scartamento ridotto) nei confronti dell'automobilismo che si andava di mano in mano sempre più affermando, nel settore viaggiatori per la maggiore rapidità e molteplicità di corse e nel settore merci oltre che per la maggiore rapidità, per l'inestimabile vantaggio del carico e scarico da porta a porta.

Comincia così la parabola discendente che fu poi affrettata dalle leggi emanate dal Governo Fascista nell'intento di favorire sistemi di trasporto rapidi, comodi e perfezionati, favorendo trasformazioni di servizi e sostituzioni di vecchie linee tranviarie con servizi automobilistici e linee filoviarie.

Alle leggi che favoriscono tali trasformazioni si è già accennato, parlando delle ferrovie.

L'andamento della consistenza tranviaria extraurbana per diversi anni, dal 1920 al 1938, risulta dalle cifre seguenti :

1920	lunghezza complessiva . . . .	Km.	4.360
1922	»	»	4.480
1924	»	»	4.454
1927	»	»	4.228
1930	»	»	4.217
1933	»	»	3.668
1936	»	»	2.689
1938	»	»	2.451

Nel 1938 le Aziende tranviarie extraurbane che appaiono più importanti sono le seguenti :

1° - Società Anonima Torinese delle Tranvie Intercomunali, Torino, che ha assorbito 100 Km. di linee, tutte elettriche con centro a Torino.

2° - Società Trazione Elettrica Lombarda, con oltre 150 Km. di linee, tutte elettriche con centro Milano.

3° - Società Tranvie Elettriche di Brescia con oltre 90 Km. di linee elettriche.

4° - Tranvie Provinciali Cremonesi con circa 90 Km. di linee motorizzate.

5° - La S.A.E.R. di Verona con circa 60 Km. di Tranvie elettriche.

6° - La Società Tranvie Vicentine con 130 Km. fra linee elettriche e a vapore.

7° - La Società Veneta con circa 90 Km. di Tranvie extraurbane, centro Padova, con una estensione fino a Mestre, dove si allaccia ad una delle sue ferrovie.

8° - Società Tranvie e Ferrovie Elettriche di Roma, con oltre Km. 70 di Tranvie elettriche nei Castelli Romani.

9° - La rete napoletana che fra le ex Municipali e le Provinciali conta oltre 100 Km. di Tranvie extraurbane elettriche.

10° - Alle predette reti, che sono tutte a scartamento normale, si può aggiungere la rete della Società Interprovinciale Piemontese di Saluzzo, che esercita 117 Km. di Tranvie extraurbane a scartamento ridotto.

Oltre che con l'elettrificazione, anche con la motorizzazione si è raggiunto lo scopo di salvare alcune linee che potevano essere ancora vitali, avviando in pari tempo i consumi di combustibili verso quei principî autarchici, che l'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie ed Automobili ha poi potuto ancor più adottare sulle linee automobilistiche in servizio pubblico.

Al riguardo, confrontando i dati dei consumi di combustibili sulle Tranvie extraurbane, fra due anni recenti, e cioè fra il 1936 e il 1938, si rileva che, per una percorrenza totale maggiore, si sono bensì consumati degli olii pesanti (mentre tale carburante non figura nel 1936, non essendovi in quell'anno sulle Tranvie extraurbane, automotrici con motori ad iniezione) ma non si è consumata benzina (che fu invece adoperata nel 1936) ma soprattutto si è risparmiato molto carbone; il fatto rilevante del 1938 consiste poi nel notevole aumento d'impiego di forza motrice nazionale (energia elettrica e metano).

A titolo di esempio ricordiamo che le Tranvie provinciali cremonesi si sono ora attrezzate per consumare esclusivamente metano nelle loro 12 automotrici.

Come risultante, adunque, si è ottenuto, anche sulle Tranvie extraurbane, un miglioramento dei consumi, nei riguardi autarchici, come si può rilevare dalle seguenti cifre globali delle percorrenze e dei consumi per la trazione sulla intiera rete tranviaria extraurbana:

	Anni	
	1936	1938
Treni - Km.	38.833.131	39.245.790
Carbone tonn.	18.996	11.557
Energia elettrica Kwh.	77.356.347	85.479.804
Benzina tonn.	56	—
Metano mc.	23.069	103.254
Oli pesanti tonn.	—	82

Per concludere l'argomento relativo alle Tranvie extraurbane, indichiamo nel seguente prospetto la consistenza della rete al 31 dicembre 1938 :

*Tranvie extraurbane nel 1938*

Numero d'ordine	Linee distinte per titoli di trazione	Quantitativi		Totale	Lunghezze in Km.		Totale
		a scartamento normale	a scartamento ridotto		a scartamento normale	a scartamento ridotto	
1	A vapore . .	10	6	16	251	126	377
2	Elettrificate .	102	43	145	1.111	520	1.631
3	Motorizzate .	11	6	17	296	146	442
4	In complesso .	123	55	178	1.658	792	2.450

\* \* \*

Come si rileva dal fin qui esposto e come abbiamo già detto, i tempi della parabola discendente di questo mezzo di trasporto vanno di mano in mano accelerando il loro ritmo : nel 1930 si avevano Km 4.217 di Tranvie in esercizio : nel 1938 se ne avevano Km. 2.450 dei quali, Km. 377 esercitati a vapore.

È evidente che ove non intervengano nuovi provvedimenti finanziari atti ad agevolare elettrificazioni, motorizzazioni e adeguamenti delle linee alle moderne esigenze, soprattutto di velocità, questo mezzo economico di trasporti collettivi è fatalmente destinato a smobilitare e cedere il posto all'automobilismo.

Il che non sarà sempre ed in ogni caso un vantaggio per le regioni interessate.





## CONCLUSIONE

Il faticoso lavoro fin qui fatto non ha nessuna pretesa e vuol soltanto classificarsi, molto modestamente, come opera storica di raccolta di dati, fatti e circostanze che valgano a rappresentare chiaramente la nascita ed il progressivo sviluppo dell'attività ferroviaria in Italia attraverso il lungo periodo di un secolo.

Perciò abbiamo voluto seguire il sistema cronologico che se da un lato può sembrare arido, dall'altro serve a contrassegnare — specie seguendo, come abbiamo fatto, la storia parlamentare ferroviaria — periodi particolarmente notevoli sia sotto il profilo tecnico che sotto l'aspetto economico-finanziario; e per rendere più interessante la materia abbiamo riprodotto dibattiti di stampa e discorsi di uomini politici che con fede sincera e competenza sicura dedicarono ogni loro sforzo per l'attuazione di quelle opere ferroviarie che tanto dovevano contribuire allo sviluppo economico e morale della Nazione.

Le ferrovie italiane, salvo i casi eccezionali che abbiamo visto, furono costruite ed esercitate dall'industria privata con poderosi finanziamenti da parte dello Stato e sotto la vigilanza di uffici Governativi che, pur attraverso denominazioni varie, mantennero sempre uniformità di funzioni e di tradizioni aderenti all'essenza realistica ed industriale della materia attribuita alla loro specifica competenza tecnica ed amministrativa.

L'anno 1905 segnò una tappa decisiva nella nostra storia ferroviaria ed un orientamento economico-sociale contrastante con il principio fondamentale fino allora seguito dalla scuola e dalla politica: doversi cioè lo Stato se non proprio estraniare certo tener lontano da gestioni dirette di attività a carattere industriale.

Dati i tempi fu quasi un azzardo e si deve alla grande competenza, alla profonda conoscenza dei più complessi problemi dello esercizio ed alla tenace volontà di Riccardo Bianchi se si riuscì a

far prendere radici solide a quella poderosa pianta che solo molti e molti anni dopo doveva fruttificare.

Oggi, mercè l'organizzazione profondamente elaborata e saggiamente attuata da Costanzo Ciano, il primo vero grande amministratore delle Ferrovie Statali, e grazie all'ampio respiro ed all'attrezzatura industriale dati all'Azienda dal chiaro intelletto e dalla indiscussa capacità tecnica e finanziaria di Stefano Benni, la rete italiana corrisponde in pieno a tutte le più complesse esigenze della vita economica del Paese, mentre per le sue grandi opere di elettrificazione per il suo materiale di trazione e per i suoi apprestamenti in genere, desta l'ammirazione dei tecnici e degli studiosi di tutto il mondo.

Anche il personale, per l'addietro traviato dai falsi assertori delle più false dottrine sovvertitrici di ogni ordine morale e sociale, dà oggi il più fulgido esempio di consapevole disciplina e di appassionato attaccamento ai propri doveri.

Di tutto ciò va anche data ampia lode all'alto spirito di civismo, alla grande competenza tecnica e alla più incondizionata dedizione di lavoro del Dirigente l'Azienda statale ferroviaria, Senatore Ing. Luigi Velani ed al suo diretto e geniale collaboratore Ing. Nobili, uomo che alla non comune conoscenza dei problemi ferroviari uniscequisite doti di organizzatore e di sicuro realizzatore.

Qui cade in acconcio di tributare l'elogio il più meritato al Luogotenente Generale comandante della Milizia Ferroviaria, Raffaldi, il quale ha saputo creare, sviluppare e consolidare un corpo di agenti volenterosi e disciplinati che, con fervida passione fascista, adempiono all'ardua fatica loro commessa dalla fiducia dei Capi.

\* \* \*

Se allo Stato fu attribuito il compito di provvedere all'esercizio di tutta la rete principale e di quelle ferrovie secondarie che alla rete principale sono direttamente allacciate in servizio di vasti interessi regionali e per motivi tecnici di collegamento, all'industria privata furono lasciate tutte le altre linee che tra Ferrovie e Tranvie extraurbane, costituiscono un complesso di 9.000 chilometri e cioè di più della metà della rete statale.

Esse sono gestite da 149 Società concessionarie alle quali lo Stato dà complessivamente 195 milioni a titolo di sovvenzione, in conformità alle risultanze degli originari piani finanziari di previsione delle

spese di costruzione e degli introiti di esercizio, piani che rimangono fissi ed immutabili (salvo casi eccezionali di revisioni periodiche sulla base dei costi del carbone e del personale) per tutta la durata della concessione sussidiabile e cioè in generale per 50 anni.

Di fronte all'immutabilità sovvenzionale, se da un lato sta la mutabilità, in attivo, delle economie delle zone servite, dall'altro sta quella, in passivo, dei costi di esercizio, sempre in aumento, di fronte all'aumento del traffico, il quale, peraltro, viene in massima parte assorbito dall'automobilismo posto a servizio dei viaggiatori e specialmente delle merci.

Di qui la grave situazione di crisi che perdura stazionaria da molti anni e che ha messo in condizioni assai difficili quasi tutte le società esercenti.

Il Governo è venuto in aiuto con gli importanti provvedimenti legislativi da noi già accennati e continua tuttora ad assegnare sussidi straordinari d'esercizio, a fondo perduto, nei casi più gravi: ma ciò serve, soltanto, a mantenere in piedi situazioni pericolanti, in attesa di tempi migliori.

Sta in fatto che mentre oggi — e giustamente — l'interesse pubblico richiede mezzi di trasporto rapidi e moderni, elettrificati o motorizzati, ciò non avviene e non può avvenire, nel vasto settore delle Ferrovie e Tranvie concesse all'industria privata, giunte ormai allo stremo delle proprie forze finanziarie ed impossibilitate a trovar credito per le somme occorrenti agli adeguamenti indispensabili.

Trasformarsi o morire? La prima parte del dilemma non può verificarsi per le ragioni anzidette: la seconda meno ancora perchè ormai l'esperienza già fatta dimostra che salvo le vecchissime linee — specie Tranviarie — già abolite, perchè sostituibili vantaggiosamente con servizi automobilistici o filoviari, pochissime di quelle attualmente in esercizio potrebbero esserlo senza grave danno.

Ciò a prescindere dalle lamentele e proteste delle popolazioni servite le quali son sempre pronte a far atti di accusa e lanciare diatribe contro le misere Società che, dopo aver visti sfumare i loro capitali, assistono alla propria lenta agonia, combattendo giorno per giorno aspre battaglie per tirar fiato; ma se si minaccia la chiusura della vituperata Ferrovia o Tranvia o peggio ancora se la chiusura avviene, par che si attenti alla integrità del territorio, sminuendolo di dignità e danneggiandolo in modo irreparabile.

Il nastro d'acciaio se pur vecchio, arrugginito e consunto, è

sempre il vincolo più forte e più sicuro fra le masse, di persone e di cose, da paese a paese e da regione a regione.

\*  
\* \*  
\*

All'insieme dei servizi di trasporto in concessione all'industria privata, sovrintende l'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tranvie e Automobili, erede e continuatore dei servizi per l'addietro affidati all'Ispettorato delle Strade Ferrate, con l'aggiunta di tutta la materia attinente all'automobilismo e alla navigazione interna.

Non è certo compito facile il saper contemperare i legittimi interessi delle vecchie Ferrovie e Tranvie, con quelli, non meno legittimi dell'automobilismo esuberante di giovinezza e di forza, curando in pari tempo di soddisfare più e meglio che possibile, gli interessi di piano più elevato e generali dell'utente.

Tale azione di equo contemperamento, cui sempre ed in ogni caso s'informano le direttive di lavoro dei funzionari tutti dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie, ha consentito la convivenza e la coesistenza di mezzi di trasporto concorrenti in attesa di quell'auspicato « novus ordo » che valga ad armonizzare anzichè contrapporre la rotaia e la strada.

Molto si è scritto al riguardo da eminenti e competenti tecnici dei trasporti ; molto si è discusso in congressi nazionali e internazionali ; qualcosa si è sperimentato in diversi paesi, ma nulla di concreto si è, fino ad ora, concluso (1).

Confidiamo che anche in questo campo l'Italia Fascista dica la sua alta parola che diventi norma di giustizia per tutti gli onesti industriali e lavoratori dei trasporti nel mondo.

---

(1) Circa la concorrenza fra ferrovia e automobile esiste una ricchissima letteratura : fra le opere più complete e dense di pensiero citiamo: R. TREVISANI, *La concorrenza fra la strada e la rotaia*, ecc., Milano, Hoepli, 1937 ; V. MEZZATESTA, *I trasporti nella vita economica e la questione automobilistica*, Edizione di *Concessioni e Costruzioni*, Roma, 1935.

## APPENDICE

### PROVVEDIMENTI DI CARATTERE ORGANICO E PROVVEDIMENTI CONCESSIONALI EMANATI NEL PERIODO DAL 1905 AL 1938 IN MATERIA DI CONCESSIONI FERROVIARIE

#### A) PROVVEDIMENTI DI CARATTERE ORGANICO.

L. 22 aprile 1905, n. 137 : Esercizio di Stato delle Ferrovie non concesse ad imprese private.

R. D. 26 giugno 1905, n. 275 : Composizione ed attribuzioni dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie di Stato.

L. 9 luglio 1905, n. 413 : Costruzione delle Ferrovie complementari.

L. 30 giugno 1906, n. 272 : Disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate.

L. 15 luglio 1906, n. 383 : Provvedimenti per le Provincie meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna.

R. D. 19 luglio 1906, n. 496 : Deferisce al Consiglio Superiore dei LL. PP. le attribuzioni della Commissione per l'esame preliminare delle domande di concessione di Ferrovie all'industria privata.

L. 16 giugno 1907, n. 540 : Provvedimenti per agevolare le comunicazioni relative alle Ferrovie concesse all'industria privata, alle tranvie ed agli automobili in servizio pubblico.

L. 7 luglio 1907, n. 429 : Ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie non concesse ad imprese private.

L. 14 luglio 1907, n. 562 : Modificazioni ed aggiunte alle leggi 2 agosto 1897, n. 382, e 28 luglio 1902, n. 342, sui provvedimenti per la Sardegna.

L. 12 luglio 1908, n. 444 : Concessione e costruzione di Ferrovie.

L. 15 luglio 1909, n. 524 : Coordina in testo unico le disposizioni vigenti per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie, le automobili in servizio pubblico.

L. 21 luglio 1910, n. 580 : Autorizza la concessione delle Ferrovie di Basilicata e Calabria all'industria privata.

L. 29 dicembre 1910, n. 900 : Proroga il termine di cui all'art. 1 della legge 21 luglio 1910, N. 580, sulla concessione delle Ferrovie di Basilicata e Calabria.

L. 21 luglio 1911, n. 848 : Aumento delle sovvenzioni chilometriche per le Ferrovie da concedere all'industria privata.

T. U. 9 maggio 1912, n. 1447 : Regio Decreto che approva il Testo Unico delle disposizioni di legge per le Ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili.

L. 27 giugno 1912, n. 638 : Riscatti, assunzione e cessioni di esercizio di alcune Ferrovie.

L. 14 luglio 1912, n. 835 : Disposizioni per l'equo trattamento del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, per le tasse di bollo sui relativi biglietti e per la tassa di registro sugli atti di concessione di tranvie.

L. 29 dicembre 1912, n. 1365 : Norme per la graduale attuazione delle disposizioni sul bollo nei trasporti ferroviari, tranviari ecc., contenute nella legge 14 luglio 1912, n. 835, e modificazioni ed aggiunte per la relativa applicazione.

L. 8 giugno 1913, n. 631 : Provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle Ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata,

R. D. 8 marzo 1914, n. 428 : Norme per il pagamento delle sovvenzioni ferroviarie chilometriche vincolate e cedute a terzi.

L. 23 luglio 1914, n. 742 : Disposizioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e per modificazione di tariffe.

R. D. 23 novembre 1914, n. 1287 : Regio Decreto che estende, limitatamente ai concessionari di Ferrovie pubbliche, per le linee già date in concessione, la facoltà di chiedere anticipazioni a termini dell'art. 1 del Regio Decreto 18 agosto 1914, n. 827.

D. L. Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303 : Dispone l'aumento dei limiti di sovvenzione chilometrica governativa a ferrovie e tranvie estraurbane.

R. D. L. 8 luglio 1919, n. 1327 : Facilitazioni alle Ferrovie in regime di concessione alla industria privata.

R. D. L. 22 novembre 1919, n. 2418 : Autorizza la cessione all'industria privata delle Ferrovie a scartamento ridotto, costruite dall'autorità militare nel territorio delle operazioni di guerra.

R. D. L. 23 gennaio 1921, n. 56 : Proroga i termini stabiliti dal Decreto Legge Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, per la concessione e l'apertura all'esercizio di linee ferroviarie e tranviarie.

R. D. 3 aprile 1921, n. 622 : Fissa la quota di sovvenzione per l'armamento ed il completamento delle Ferrovie in regime di concessione alla industria privata.

R. D. L. 31 agosto 1921, n. 1222 : Reca modificazioni ed aggiunte alle disposizioni in vigore sulle ferrovie e tramvie.

R. D. L. 29 gennaio 1922, n. 40 : Disposizioni e agevolazioni diverse in materia ferroviaria.

R. D. L. 7 febbraio 1923, n. 431 : Reca provvedimenti e proroghe di termini per le Ferrovie concesse all'industria privata.

R. D. L. 22 marzo 1923, n. 747 : Contiene nuove disposizioni per la sistemazione delle Ferrovie costruite dall'autorità militare durante la guerra.

R. D. L. 23 maggio 1924, n. 996 : Proroga di termini di applicabilità di norme in materia di concessioni ferroviarie e tranviarie.

R. D. L. 23 maggio 1924, n. 998 : Provvedimenti per l'elettrificazione delle ferrovie in regime di concessione e delle tranvie extraurbane.

R. D. L. 16 luglio 1925, n. 1306 : Concessione di linee metropolitane.

R. D. L. 29 luglio 1925, n. 1509 : Proroga del termine di applicabilità delle norme in materia di concessioni ferroviarie e tranviarie.

R. D. L. 31 dicembre 1925, n. 2525 : Proroga dei termini di applicabilità delle vigenti norme in materia di concessioni ferroviarie e tranviarie.

R. D. 3 aprile 1926, n. 757 : Elettrificazione di ferrovie in regime di concessione all'industria privata e di tranvie extraurbane.

R. D. L. 16 agosto 1926, n. 1595 : Proroga del termine di applicabilità delle vigenti norme in materia di concessioni ferroviarie e tranviarie.

R. D. L. 2 agosto 1929, n. 2150 : Modifiche alla legislazione vigente in materia di concessioni di ferrovie e di altri mezzi di trasporto.

R. D. L. 14 ottobre 1932, n. 1496 : Provvedimenti per fronteggiare la crisi dei trasporti in concessione all'industria privata.

R. D. L. 22 ottobre 1932, n. 1378, integrato col Decreto del Capo del Governo 16 dicembre 1933 : Fissa nel 5% il limite massimo del tasso d'interesse per il calcolo delle sovvenzioni governative, con effetto dal 20 dicembre 1933.

R. D. L. 4 dicembre 1933, n. 1861 : Acquisto da parte dello Stato del materiale rotabile della Ferrovia Garganica.

R. D. L. 5 luglio 1934, n. 1292 : Norme per la determinazione del tasso di capitalizzazione da adottare nel calcolo delle sovvenzioni per le ferrovie concesse all'industria privata.

R. D. L. 2 dicembre 1935, n. 2097 : Tassa sui trasporti di cose con automezzi e provvedimenti a favore delle ferrovie concesse.

R. D. L. 4 giugno 1936, n. 1336 : Norme per la gestione governativa di ferrovie concesse all'industria privata.

R. D. L. 26 agosto 1937, n. 1668 : Provvedimenti per le Ferrovie concesse ed altri pubblici servizi di trasporto esercitati dall'industria privata.

R. D. L. 29 luglio 1938, n. 1121 : Norme riguardanti anche la costituzione dei fondi per provvedere al pagamento delle sovvenzioni ordinarie e dei sussidi integrativi di esercizio per le ferrovie concesse.

#### B) PROVVEDIMENTI CONCESSIONALI.

AVVERTENZA GENERALE. — Le sovvenzioni per le quali non è stata particolarmente indicata una diversa durata s'intendono concesse per un periodo di 50 anni e quelle per le quali non è diversamente dichiarato s'intende che sono chilometriche.

#### *Anno 1905*

R. D. 23 febbraio 1905, n. 135 : Concessione Ferrovia Mestre-Bassano-Primolano, con sovvenzione di L. 4.900 per il tronco Mestre-Bassano e di L. 8.000 per il resto, per 70 anni.

R. D. 6 ottobre 1905, n. 562 : Concessione Ferrovia Grignasco-Coggiola, con sovvenzione di L. 4.600 per 70 anni.

R. D. 21 dicembre 1905, n. 657 : Concessione Ferrovia Reggio-Ciano, con sovvenzione di L. 5.000 per 70 anni.

R. D. 28 dicembre 1905, n. 640 : Concessione Ferrovia Canello-Benevento, con sovvenzione di L. 5.000 per 70 anni.



R. D. 31 dicembre 1905, n. 654 : Concessione tronchi Aulla-Monzone e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana, con sovvenzione di L. 17.500 per 70 anni.

*Anno 1906*

R. D. 22 febbraio 1906, n. 166 : Concessione Ferrovia Cento-Ferrara, con sovvenzione di L. 3.800.

R. D. 29 marzo 1906, n. 206 : Concessione Ferrovia Stazione per la Carnia-Villasantina con sovvenzione di L. 4.800 per 70 anni.

R. D. 12 luglio 1906, n. 468 : Concessione Ferrovia Nardò-Maglie, con sovvenzione di L. 4.700.

R. D. 2 novembre 1906, n. 573 : Concessione Ferrovia Fornovo-Borgo S. Donnino, con sovvenzione L. 8.000 per 70 anni.

*Anno 1907*

R. D. 19 aprile 1907, n. 338 : Concessione Ferrovia Monza-Molteno con sovvenzione di L. 6.000 per 70 anni.

R. D. 21 luglio 1907, n. 586 : Concessione esercizio Ferrovia Brescia-Iseo, senza sovvenzione.

*Anno 1908*

L. 5 aprile 1908, n. 137 : Concessione Ferrovia Volterra Saline-Città, con sovvenzione di L. 4.000 per 60 anni e 5.000 per altri 10 anni, ma con esercizio retrocesso allo Stato.

R. D. 29 agosto 1908, n. 831 : Concessione Ferrovia Civita Castellana-Viterbo, con sovvenzione di L. 3.700 per 35 anni.

R. D. 29 agosto 1908, n. 779 : Concessione Ferrovia Ostellato-Porto di Magnavacca, con sovvenzione di L. 2.800.

R. D. 27 settembre 1908, n. 617 : Concessione Ferrovia Umbertide-Terni, con sovvenzione di L. 7.500 per 70 anni.

R. D. 20 dicembre 1908, n. 823 : Concessione Ferrovia Padova-Piazzola, con sovvenzione di L. 2.800 per 70 anni.

*Anno 1909*

R. D. 24 gennaio 1909, n. 139 : Concessione sola costruzione Ferrovia Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, con sovvenzione entro il limite di L. 8.500 oltre la partecipazione ai prodotti.

R. D. 28 gennaio 1909, n. 140 : Concessione Ferrovia Voghera-Varzi, con sovvenzione di L. 4.300 per 70 anni.

R. D. 20 maggio 1909, n. 290 : Concessione sola costruzione Ferrovia Asti-Chivasso, con sovvenzione entro il limite di L. 8.500, oltre la partecipazione ai prodotti.

R. D. 4 luglio 1909, n. 613 : Concessione Ferrovia Stresa-Mottarone, senza sovvenzione.

R. D. 11 agosto 1909, n. 669 : Concessione Ferrovia Adriatico-Sangri-tana, con sovvenzione L. 8.500.

R. D. 28 agosto 1909, n. 685 : Concessione Ferrovia Ponte Nossia-Clu-sone, con sovvenzione di L. 7.000 per 70 anni.

R. D. 16 settembre 1909, n. 844 : Concessione Ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, con sovvenzione di L. 7.500 per 70 anni.

R. D. 23 settembre 1909, n. 732 : Concessione dell'esercizio pubblico sulla Ferrovia privata Gozzano-Alzo, con sovvenzione di L. 1.090 per 20 anni.

R. D. 25 novembre 1909, n. 837 : Concessione Ferrovia Iseo-Rovato e Bornato-Paderno, con sovvenzione di L. 4.884.

R. D. 9 dicembre 1909, n. 846 : Concessione Ferrovia Dronero-Busca, con sovvenzione di L. 5.700.

R. D. 19 dicembre 1909, n. 824 : Concessione sola costruzione Ferrovia S. Vito-Motta-Portogruaro, con sovvenzione entro il limite di L. 8.500, oltre la partecipazione ai prodotti.

R. D. 19 dicembre 1909, n. 857 : Concessione Ferrovia privata Iglesias-Porto Palmas, senza sovvenzione.

*Anno 1910*

R. D. 21 luglio 1910, n. 566 : Concessione sola costruzione Ferrovia Belluno-Cadore, con sovvenzione entro il limite di L. 15.000, oltre la partecipazione ai prodotti.

R. D. 9 ottobre 1910, n. 452 : Concessione Funivie Savona-S. Giuseppe, senza sovvenzione.

R. D. 20 novembre 1910, n. 946 : Concessione Ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone, con sovvenzione di L. 4.858.

R. D. 1 dicembre 1910, n. 957 : Concessione Ferrovia Siena-Monteantico, con sovvenzione di L. 5.000 per 70 anni.

*Anno 1911*

R. D. 26 gennaio 1911, n. 135 : Concessione Ferrovie di Basilicata e Calabria, con sovvenzione provvisoria di L. 13.860, L. 3.970 e L. 1.950 ai vari gruppi, e sovvenzione definitiva di L. 11.790 per l'intera rete per 70 anni.

R. D. 8 giugno 1911, n. 708 : Concessione Ferrovia Domodossola-Confini Svizzeri, con sovvenzione di L. 8.365.

R. D. 6 luglio 1911, n. 1258 : Concessione Ferrovia Agnone-Pescolaniano, con sovvenzione di L. 5.512.

R. D. 16 novembre 1911, n. 1435 : Concessione Ferrovia Fano-Fermignano, con sovvenzione di L. 9.100.

R. D. 3 dicembre 1911, n. 1434 : Cessione Esercizio Ferrovia Lucca-Bagni di Lucca, senza sovvenzione.

R. D. 24 dicembre 1911, n. 1486 : Concessione Ferrovia Arezzo-Sinalunga, con sovvenzione di L. 7.000.

*Anno 1912*

R. D. 21 gennaio 1912, n. 37 : Concessione Ferrovia Metropolitana di Napoli, senza sovvenzione.

R. D. 15 febbraio 1912, n. 494 : Concessione Ferrovia Spilamberto-Bazzano, con sovvenzione di L. 3.000 per 35 anni.

R. D. 15 febbraio 1912, n. 697 : Concessione Ferrovia Siracusa-Vizzini, con sovvenzione di L. 8.500.

R. D. 25 febbraio 1912, n. 490 : Concessione Ferrovia Francavilla-Locorotondo, con sovvenzione di L. 5.539.

R. D. 25 febbraio 1912, n. 492 : Concessione Ferrovia Modena-Decima, con sovvenzione di L. 4.720.

R. D. 3 marzo 1912, n. 493 : Concessione Ferrovia Casarano-Gallipoli, con sovvenzione di L. 5.690.

R. D. 21 marzo 1912, n. 491 : Concessione Ferrovia Soresina-Soncino, con sovvenzione di L. 4.328.

R. D. 21 marzo 1912, n. 684 : Concessione Ferrovia Villacidro-Isili, con sovvenzione di L. 8.364.

R. D. 16 giugno 1912, n. 776 : Concessione variante Macomer-Bosa delle Ferrovie Secondarie Sarde, con sovvenzione di L. 9.950 fino al 20 giugno 1976.

R. D. 8 luglio 1912, n. 831 : Concessione Ferrovia Montepulciano-Statione, con sovvenzione di L. 5.883.

R. D. 22 luglio 1912, n. 913 : Concessione Ferrovia Castelbolognese-Riolo, con sovvenzione di L. 4.704.

R. D. 6 ottobre 1912, n. 1131 : Concessione Ferrovia Spoleto-Norcia, con sovvenzione di L. 9.683.

R. D. 17 ottobre 1912, n. 1164 : Concessione Ferrovia Lanzo-Ceres, con sovvenzione di L. 8.500.

R. D. 19 dicembre 1912, n. 1458 : Concessione Ferrovia Piove-Adria, con sovvenzione di L. 8.478.

R. D. 29 dicembre 1912, n. 1467 : Concessione Ferrovia Ghirla-Ponte Tresa, con sovvenzione di L. 6.487.

#### *Anno 1913*

R. D. 5 gennaio 1913, n. 18 : Concessione Ferrovia Cairate-Confine Svizzero, con sovvenzione di L. 5.700.

R. D. 26 gennaio 1913, n. 149 : Concessione Ferrovia Rimini-Mercatino Talamello, con sovvenzione di L. 4.547.

R. D. 13 febbraio 1913, n. 228 : Concessione Ferrovia Mantova-Peschiera, con sovvenzione di L. 4.950 per 70 anni.

R. D. 8 giugno 1913, n. 689 : Cessione dell'Esercizio della Ferrovia Lecce-Francavilla, senza sovvenzione.

R. D. 29 agosto 1913, n. 1349 : Raddoppio parte della Ferrovia Milano-Erba, senza sovvenzione.

R. D. 5 ottobre 1913, n. 1350 : Concessione Ferrovia Erba-Asso con sovvenzione di L. 8.500.

R. D. 23 ottobre 1913, n. 1326 : Aumento della sovvenzione Ferrovia Pontenossa-Clusone a L. 7.020 per 70 anni.

R. D. 9 novembre 1913, n. 1475 : Concessione Ferrovia Faenza-Russi, con sovvenzione di L. 9.628.

R. D. 17 novembre 1913, n. 1501 : Concessione Ferrovia Soresina-Cremona con sovvenzione di L. 5.700.

*Anno 1914*

R. D. 3 maggio 1914, n. 393 : Concessione Ferrovia Massalombarda-Imola, con sovvenzione di L. 5.561.

R. D. 29 luglio 1914, n. 922 : Concessione Ferrovia Modena-Lama di Mocogno, con sovvenzione di L. 7.399.

R. D. 1 ottobre 1914, n. 1160 : Concessione Ferrovia Salerno-Amalfi, con sovvenzione di L. 10.000.

R. D. 1 novembre 1914, n. 1269 : Elettificazione Ferrovia Umbertide-Terni, con sovvenzione aumentata a L. 9.000 ma ridotta per la durata a 50 anni, in confronto ai 70 della primitiva concessione.

*Anno 1915*

R. D. 3 gennaio 1915, n. 69 : Decadenza dalla concessione della Ferrovia Voghera-Varzi.

R. D. 29 aprile 1915, n. 666 : Concessione Ferrovia Siliqua-Calasetta, con sovvenzione di L. 10.000.

R. D. 16 maggio 1915, n. 949 : Concessione Ferrovia Gallarate-Camerlata, con sovvenzione di L. 9.500.

D. Luogot. 17 giugno 1915, n. 1256 : Concessione Ferrovia Genova-Casella, con sovvenzione di L. 5.668 per 70 anni.

*Anno 1916*

D. Luogot. 2 gennaio 1916, n. 61 : Elettificazione Ferrovia Sangritana, con sovvenzione supplementare di L. 1.500.

D. Luogot. 6 aprile 1916, n. 700 : Concessione Ferrovia Roma-Viterbo, con sovvenzione di L. 8.006 fino al 9 settembre 1962.

L. 27 aprile 1916, n. 550 : Concessione Ferrovia Roma-Ostia, con sovvenzione di L. 12.000.

D. Luogot. 4 giugno 1916, n. 748 : Aumento sovvenzione Ferrovia Mantova-Peschiera a L. 5.260, riducendo la durata a 50 anni.

D. Luogot. 6 agosto 1916, N. 1112 : Decadenza dalla concessione della Ferrovia Salerno-Amalfi.

*Anno 1917*

D. Luogot. 26 luglio 1917, n. 1293 : Retrocessione della Ferrovia Stresa-Mottarone a tranvia.

D. Luogot. 26 luglio 1917, n. 1301 : Concessione Ferrovia Pracchia-S. Marcello, con sovvenzione di L. 10.000.

*Anno 1918*

N. N.

*Anno 1919*

R. D. 24 luglio 1919, n. 2119 : Concessione Ferrovie Gioia Tauro-Radicena e Mileto-Maropati, alle stesse condizioni delle Ferrovie di Basilicata e Calabria.

R. D. 19 ottobre 1919, n. 1980 : Concessione Ferrovia Civitavecchia-Orte, con sovvenzione di L. 10.000.

R. D. 31 ottobre 1919, n. 2202 : Concessione Ferrovia Intra-Premeno, con sovvenzione di L. 15.720.

*Anno 1920*

R. D. 15 gennaio 1920, n. 136 : Concessione Ferrovia S. Giovanni Bianco-S. Martino, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 15.000.

R. D. 7 marzo 1920, n. 390 : Concessione Ferrovia Aquila-Capitignano, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 14.132.

R. D. 11 luglio 1920, n. 1070 : Aumento sovvenzione Ferrovia Siena-Monteantico 1° Gruppo L. 13.089, riducendo la durata a 50 anni.

R. D. 15 luglio 1920, n. 1113 : Aumento sovvenzione Ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone, a L. 8.512.

R. D. 25 luglio 1920, n. 1062 : Aumento sovvenzione Ferrovia Domo-dossola-Confine Svizzero 1° Gruppo, a L. 14.000.

R. D. 1 agosto 1920, n. 1086 : Aumento sovvenzione Ferrovia Spoleto-Norcia 1° Gruppo, a L. 15.000.

R. D. 8 agosto 1920, n. 1201 : Aumento sovvenzione Ferrovia Massalombarda-Caslel del Rio, a L. 7.889.

R. D. 14 agosto 1920, n. 1307 : Aumento sovvenzione Ferrovia Pracchia-S. Marcello, a L. 13.362.

R. D. 29 agosto 1920, n. 1308 : Aumento sovvenzione Ferrovia Rimini-Mercatino, a L. 13.020.

R. D. 19 settembre 1920, n. 1486 : Aumento sovvenzione Ferrovia Siracusa-Vizzini, a L. 14.900 e sovvenzione supplementare per alcuni tronchi.

R. D. 29 ottobre 1920, n. 1598 : Elettificazione Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo-Ceres, senza sovvenzione e con rinuncia a quella già accordata per il tronco Lanzo-Ceres.

R. D. 2 dicembre 1920, n. 1814 : Aumento sovvenzione Ferrovia Francavilla-Locorotondo, 1° Gruppo a L. 15.000.

R. D. 12 dicembre 1920, n. 1828 : Aumento sovvenzione Ferrovia Intra-Premeno, 1° Gruppo a L. 13.550.

*Anno 1921*

R. D. 3 febbraio 1921, n. 258 : Elettificazione Ferrovia Menaggio-Portezza, con sovvenzione di L. 2.500.

R. D. 3 febbraio 1921, n. 259 : Elettificazione Ferrovia Ponte Tresa-Luino, con sovvenzione di L. 2.500.

R. D. 17 marzo 1921, n. 404 : Aumento sovvenzione Ferrovia Genova-Casella, 1° Gruppo a L. 15.000, riducendo la durata a 50 anni.

R. D. 19 giugno 1921, n. 966 : Concessione Ferrovia Santo Spirito-Bitonto, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 9.509.

R. D. 4 agosto 1921, n. 1248 : Concessione Ferrovia Precenicco-Gemona, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 15.000.

R. D. 24 agosto 1921, n. 1424 : Limita la lunghezza della Ferrovia Modena-Lama di Mocogno, determinando la sovvenzione del 1° Gruppo in L. 15.000.

R. D. 31 agosto 1921, n. 1287: Aumento sovvenzione Ferrovia Casarano-Gallipoli, a L. 8.626

R. D. 12 novembre 1921, n. 1776: Aumento sovvenzione Ferrovia Sangritana, a L. 22.290.

*Anno 1922*

R. D. 5 febbraio 1922, n. 263: Concessione Ferrovia Reggio-Boretto, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 15.000.

R. D. 19 febbraio 1922, n. 205: Aumento sovvenzione Ferrovia Arezzo-Sinalunga, 1° Gruppo a L. 15.000.

R. D. 19 febbraio 1922, n. 355: Concessione Ferrovia Guastalla-Po, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 15.000.

R. D. 19 febbraio 1922, n. 375: Concessione Ferrovia Novellara-Mirandola, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 14.100

R. D. 25 aprile 1922, n. 633: Aumento sovvenzione Ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone, a circa L. 12.800.

R. D. 7 maggio 1922, n. 640: Concessione sola costruzione Ferrovia Lucca-Pontedera, giusta il R. D. 11 maggio 1920, n. 694, convertito nella Legge 7 aprile 1921, n. 417, con sovvenzione di L. 82.529,68.

R. D. 7 maggio 1922, n. 749: Concessione Ferrovia Bribano-Agordo, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 15.000.

R. D. 1 giugno 1922, n. 836: Aumento sovvenzione Ferrovia Soresina-Cremona, 1° Gruppo a L. 10.990.

R. D. 18 giugno 1922, n. 845: Sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Domodossola-Confine Svizzero di L. 34.529.

R. D. 27 giugno 1922, n. 1018: Concessione Ferrovia Piove-Mestre, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 15.000.

R. D. 29 giugno 1922, n. 1283: Aumento sovvenzione Ferrovia Umberto-Terni, a L. 11.100.

R. D. 29 agosto 1922, n. 1298: Aumento sovvenzione Ferrovia Siliqua-Calasetta, 1° Gruppo a L. 15.000.

R. D. 30 novembre 1922, n. 1782: Concessione Ferrovia Piazzola-Carmignano, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 11.985.

*Anno 1923*

R. D. 31 maggio 1923, n. 1472: Sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Francavilla-Locorotondo, L. 33.880.

R. D. 31 maggio 1923, n. 1485: Aumento sovvenzione Ferrovia Roma-Viterbo, a L. 17.860,83, restando per le primitive L. 8.006 la scadenza al 9-9-1962 e fissando in 50 anni la durata dell'ecedenza in L. 14.424,92.

R. D. 9 luglio 1923, n. 1743: Sovvenzione supplementare Ferrovia Siracusa-Vizzini, di L. 9.055,35.

R. D. 15 settembre 1923, n. 2151: Revoca concessione Ferrovia Guastalla-Po.

R. D. 7 ottobre 1923, n. 2285: Aumento sovvenzione Ferrovia Siliqua-Calasetta, 1° Gruppo a L. 21.134.

R. D. 7 ottobre 1923, n. 2347: Aumento sovvenzione Ferrovia Siena-Monteantico, 1° Gruppo a L. 13.379 e 2° Gruppo a L. 25.000.

R. D. 15 ottobre 1923, n. 2339: Nuova ripartizione sovvenzione Ferrovia Francavilla-Locorotondo, 1° Gruppo di L. 23.880 e 2° Gruppo di L. 25.000.

R. D. L. 21 ottobre 1923, n. 2503: Concessione provvisoria esercizio Ferrovia Granatari-Barcellona, per conto dello Stato.

*Anno 1924*

R. D. 3 febbraio 1924, n. 250: Limita la concessione della Ferrovia Modena-Lama di Mocogno al tratto Modena-Pavullo, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 25.000.

R. D. 24 febbraio 1924, n. 541: Sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Soresina-Cremona di L. 18.912.

R. D. 24 febbraio 1924, n. 542: Aumento della sovvenzione della Ferrovia Mantova-Peschiera, 1° Gruppo a L. 16.026.

R. D. 24 febbraio 1924, n. 610: Aumento della sovvenzione della Ferrovia Intra-Premeno, 1° Gruppo a L. 16.971 e 2° Gruppo a L. 27.000.

R. D. 9 marzo 1924, n. 425: Aumento sovvenzione Ferrovia Spoleto-Norcia, 1° Gruppo a L. 25.000, 2° Gruppo a L. 25.000.

R. D. 23 marzo 1924, n. 611: Aumento sovvenzione Ferrovia Bribano-Agordo, 1° Gruppo a L. 23.313, 2° Gruppo a L. 27.000.

R. D. 27 aprile 1924, n. 969: Concessione del tronco di Castiglione della Ferrovia Circumetnea, con sovvenzione di L. 49.500.

R. D. 11 maggio 1924, n. 860: Nuova concessione Ferrovia Roma-Ostia, con sovvenzione di L. 26.336.

R. D. 11 maggio 1924, n. 854: Aumento sovvenzione Ferrovia Pracchia-S. Marcello, 2° Gruppo a L. 36.638.

R. D. 19 giugno 1924, n. 1078: Aumento sovvenzione Ferrovia Genova-Casella, 1° Gruppo a L. 25.000.

R. D. 19 giugno 1924, n. 1080: Concessione Ferrovia Calalzo-Dobbiaco, con sovvenzione di L. 15.805 per la costruzione e 9.145 per l'esercizio per 35 anni.

R. D. 26 giugno 1924, n. 1154: Revoca della concessione della Ferrovia Gallarate-Camerlata.

R. D. 18 settembre 1924, n. 1506: Aumento sovvenzione Ferrovia Arezzo-Sinalunga, 1° Gruppo a L. 17.766.

R. D. 9 ottobre 1924, n. 2077: Determinazione sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Piazzola-Carmignano, in L. 15.008.

R. D. 16 ottobre 1924, n. 1782: Aumento sovvenzione Ferrovia S. Giovanni Bianco-S. Martino, 1° Gruppo a L. 15.000 e 2° Gruppo a L. 25.000.

*Anno 1925*

R. D. 19 aprile 1925, n. 605: Aumento sovvenzione Ferrovia Siliqua-Calasetta, 1° gruppo a L. 23.632 e 2° Gruppo a L. 25.000.

R. D. 7 maggio 1925, n. 953: Limita la concessione della Ferrovia Novellara-Mirandola, al tratto Mirandola-Rolo, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 19.072.

R. D. 21 giugno 1925, n. 1282: Aumento sovvenzione Ferrovia Cairate-Valmorea, a L. 10.475,48.

R. D. 29 luglio 1925, n. 1514: Prolungamento Ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, fino allo scalo, con sovvenzione di L. 17.500.

R. D. 22 agosto 1925, n. 1577: Raddoppi ed elettrificazioni di talune linee delle Ferrovie Nord Milano, senza sovvenzione.

R. D. 23 ottobre 1925, n. 1810: Concessione di una sovvenzione straordinaria alle ferrovie Complementari e Secondarie sarde di L. sette milioni annue fino al 20 giugno 1976.

R. D. 23 ottobre 1925, n. 1930: Concessione Ferrovia Taranto-Martina Franca, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 20.346.

R. D. 23 ottobre 1925, n. 1942: Concessione Ferrovia S. Severo-Peschici, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 23.078.

R. D. 3 dicembre 1925, n. 2319: Concessione Ferrovia Cividale-Caporetto, con sovvenzione di L. 3.500 per i lavori di riattamento e L. 5.000 per l'esercizio per 35 anni.

R. D. 10 dicembre 1925, n. 2347: Concessione Ferrovia Penne-Pescara, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 23.814.

R. D. 17 dicembre 1925, n. 2305: Concessione Ferrovia Novara-Biella, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 23.092.

R. D. 17 dicembre 1925, n. 2327: Determinazione sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Mantova-Peschiera, in L. 20.626.

R. D. 17 dicembre 1925, n. 2358: Concessione Ferrovia Bari-Barletta, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 23.000.

R. D. 31 dicembre 1925, n. 2573: Nuova concessione l'ferrovia Voghera-Varzi, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 25.000.

*Anno 1926*

R. D. 7 febbraio 1926, n. 282: Elettrificazione Ferrovia Napoli-Torregaveta, con sovvenzione di L. 8.248.

R. D. 25 febbraio 1926, n. 492: Concessione Ferrovia Ferrara-Codigoro, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 25.000.

R. D. 3 aprile 1926, n. 668: Cessione dell'esercizio del tronco Monteponi-Iglesias, senza sovvenzione.

R. D. 2 maggio 1926, n. 1294: Concessione della Ferrovia delle Grotte di Postumia, senza sovvenzione.

R. D. 27 maggio 1926, n. 1063: Elettrificazione Ferrovia Circumvesuviana con sovvenzione di L. 10.000.

R. D. 13 giugno 1926, n. 1117: Concessione Ferrovia Piacenza-Bettola, con sovvenzione 1° gruppo di L. 12.720,14.

R. D. L. 29 luglio 1926, n. 1450: Revisione della concessione delle Ferrovie di Basilicata e Calabria mediante costruzione di talune linee a forfait e di talune a rimborso spese. Sovvenzioni di esercizio graduate da L. 23.200 a L. 26.700 e rivedibili, fino al 10 agosto 1985.

R. D. 29 luglio 1926, n. 1562: Aumento sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Genova-Casella, a L. 32.504.



R. D. 18 novembre 1926, n. 2041: Concessione tronco ferroviario Atessa-Stazione, con sovvenzione di L. 58.000.

R. D. 18 novembre 1926, n. 2356: Aumento sovvenzione 1° Gruppo Ferrovia Reggio-Boretto a L. 22.806 e determinazione sovvenzione 2° Gruppo in L. 27.194.

*Anno 1927*

R. D. 13 gennaio 1927, n. 190: Aumento sovvenzione Ferrovia S. Spirito-Bitonto, 1° Gruppo a L. 22.324 e determinazione sovvenzione 2° Gruppo in L. 33.000.

R. D. 27 febbraio 1927, n. 427: Elettificazione Ferrovia Porto S. Giorgio-Amandola, con sovvenzione di L. 9.500.

R. D. 27 marzo 1927, n. 656: Concessione Ferrovia Sorso-Palau, con sovvenzione unica di L. 827.746,61 a Km. pel tronco Sorso-Tempio e di L. 807.400 a Km. pel tronco Calangianus-Palau.

R. D. 9 giugno 1927, n. 1321: Elettificazione Ferrovia Calalzo-Dobbio, con sovvenzione di L. 8.900 per 35 anni.

R. D. 9 giugno 1927, n. 1784: Elettificazione Ferrovia Arezzo-Sinalunga, con aumento della sovvenzione del 1° Gruppo a L. 25.000 e determinazione di quella del 2° Gruppo in L. 33.000.

R. D. 23 giugno 1927, n. 1326: Concessione Ferrovia Ora-Predazzo, con sovvenzione di L. 15.500 per 35 anni per il completamento, l'elettificazione e l'esercizio.

R. D. 12 agosto 1927, n. 1831: Concessione Ferrovia Villasantina-Comeglians, con sovvenzione di L. 7.500 per 35 anni.

R. D. 22 settembre 1927, n. 1964: Concessione Ferrovia Adria-Ariano con sovvenzione 1° Gruppo di L. 25.000.

R. D. 22 settembre 1927, n. 1965: Aumento sovvenzione Ferrovia Siena-Montecatini a L. 5.000 per il 1° Gruppo e L. 25.000 per il 2° Gruppo.

R. D. 11 novembre 1927, n. 2394: Aumento sovvenzione 1° Gruppo Ferrovia S. Severo-Peschici a L. 25.000.

R. D. 4 Dicembre 1927, n. 2700: Aumento sovvenzione 1° Gruppo Ferrovia Piove-Oriago a L. 25.000.

R. D. 4 dicembre 1927, n. 2737: Concessione Ferrovia Massalombarda-Imola, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 16.000.

*Anno 1928*

R. D. L. 23 febbraio 1928, n. 645: Concessione Ferrovia Aosta-Pré S. Didier, con sovvenzione di costruzione di L. 30.000.000 a corpo.

R. D. 8 marzo 1928, n. 848: Concessione Ferrovia Rovereto-Riva, con sovvenzione di L. 7.456,92 per completamento ed esercizio.

R. D. 20 luglio 1928, n. 1850: Aumento sovvenzione 1° Gruppo Ferrovia Mirandola-Rolo a L. 25.000.

R. D. 10 agosto 1928, n. 2007: Aumento sovvenzione Ferrovia Rovereto-Riva a L. 7.902,90.

R. D. 10 agosto 1928, n. 2032: Aumento sovvenzione 1° Gruppo

Ferrovia Penne-Pescara a L. 25.000 e determinazione sovvenzione 2° Gruppo in L. 33.000.

R. D. 17 agosto 1928, n. 2252: Concessione Ferrovia Rovato-Soncino con sovvenzione 1° Gruppo di L. 25.000.

R. D. 4 ottobre 1928, n. 2305: Aumento sovvenzione Ferrovia Fano-Fermignano a L. 12.916.

R. D. 4 ottobre 1928, n. 2306: Aumento sovvenzione Ferrovia Rimini-Mercatino a L. 17.967.

R. D. 8 novembre 1928, n. 2671: Aumento sovvenzione 1° Gruppo Ferrovia Taranto-Martina Franca, a L. 25.000 e determinazione sovvenzione 2° Gruppo in L. 25.000.

R. D. 8 novembre 1928, n. 2672: Concessione Ferrovia Cossato-Maserrano con sovvenzione di L. 40.181 ed elettrificazione Ferrovie Biellesi senza sovvenzione.

R. D. L. 26 novembre 1928, n. 3082: Concessione Ferrovia Rimini-S. Marino, con sovvenzione di L. 38.567.750 a corpo per la costruzione ed una di annue di L. 440.000 per 25 anni per l'esercizio.

R. D. 16 dicembre 1928, n. 3321: Inserzione della terza rotaia nella Ferrovia Sassuolo-Mirandola-Finale, senza sovvenzione.

*Anno 1929*

R. D. 21 gennaio 1929, n. 207: Concessione Ferrovia Pisa-Calambrone, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 25.000.

R. D. 24 gennaio 1929, n. 252: Aumento sovvenzione 1° Gruppo Ferrovia Oriago-Mestre, a L. 25.000.

R. D. L. 21 febbraio 1929, n. 388: Aumento sovvenzione esercizio Ferrovia Siliqua-Calasetta, a L. 8.368 e acquisto materiale rotabile con un sussidio di complessive L. 452.587,20 per otto anni ed uno di L. 222.464,21 per altri 4 anni.

L. 8 luglio 1929, n. 1230: Elettrificazione e trasformazione di scartamento delle Ferrovie Modenesi, con sovvenzione di L. 12.500.

R. D. 19 luglio 1929, n. 1466: Concessione Ferrovia Forlì-Predappio, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 22.183.

R. D. 19 luglio 1929, n. 1478: Determinazione sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Ferrara-Codigoro in L. 25.000.

R. D. 17 ottobre 1929, n. 2146: Elettrificazione Ferrovia Sondrio-Tirano, con sovvenzione di L. 10.000.

R. D. 14 novembre 1929, n. 2158: Trasformazione Ferrovie Schio-Asiago e Rocchette-Arsiero, con sovvenzione di L. 35.906.

*Anno 1930*

R. D. 28 febbraio 1930, n. 228: Determinazione sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia S. Severo-Peschici, in L. 33.000.

R. D. 28 febbraio 1930, n. 253: Concessione Ferrovie Piacentine, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 25.000-

R. D. 10 aprile 1930, n. 896: Concessione Ferrovia Casalecchio-Vignola, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 13.825.

R. D. 12 maggio 1930, n. 741 : Concessione Ferrovia Umbertide-San Sepolcro, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 25.000.

R. D. 18 luglio 1930, n. 1183 : Determinazione sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Piove-Mestre, in L. 25.000.

R. D. L. 8 agosto 1930, n. 1269 ; Concessione di una somma a corpo di L. 7.500.000, per alcune opere da costruirsi sulla Ferrovia Adria-Ariano.

*Anno 1931*

R. D. L. 8 gennaio 1931, n. 75 : Sovvenzione straordinaria di L. 8.000 per 3 anni alla Ferrovia Siracusa-Vizzini.

R. D. 19 gennaio 1931, n. 146 : Elettificazione del tronco Treponti-Tormini, con una sovvenzione da determinarsi ed un canone annuo di esercizio di complessive L. 50.000 per tutta la durata della concessione della Ferrovia Renzato-Vobarno, prorogata al 31 dicembre 1960.

R. D. 19 febbraio 1931, n. 248 : Aumento della sovvenzione complementare per la Ferrovia Roma-Viterbo, a L. 22,769,63 per il 1° Gruppo ed a L. 31.821,36 per il 2° Gruppo, il tutto oltre la sovvenzione originaria di L. 8.006 assegnata alla Ferrovia Civitacastellana-Viterbo.

R. D. 30 aprile 1931, n. 573 : Aumento sovvenzione 1° Gruppo Ferrovia Pracchia-S. Marcello, a L. 17.848,78 e determinazione della sovvenzione del 2° Gruppo in L. 35.410,74.

R. D. 18 giugno 1931, n. 910 : Concessione Ferrovia Pisa-Marina, con una sovvenzione unica di L. 57.987.

R. D. 1 ottobre 1931, n. 1327 : Determinazione della sovvenzione del 2° Gruppo della Ferrovia Voghera-Varzi, in L. 33.000.

R. D. L. 22 ottobre 1931, n. 1480 : Concessione della rete delle Ferrovie del Sud Est, con sovvenzioni varie di costruzione e sovvenzione di esercizio di L. 21.157 per 30 anni e L. 20.658 per i successivi fino al 31 dicembre 1985.

*Anno 1932*

R. D. L. 10 marzo 1932, n. 376 : Aumento sovvenzione 1° Gruppo Ferrovia Casalecchio-Vignola, a L. 25.990 e determinazione sovvenzione 2° Gruppo, in L. 30.350.

R. D. L. 25 aprile 1932, n. 574 : Aumento sovvenzione ordinaria e concessione sovvenzione straordinaria al tronco di Castiglione della Ferrovia Circumetnea.

R. D. L. 6 giugno 1932, n. 695 : Variante al tronco di penetrazione urbana della Ferrovia Roma-Viterbo con un contributo a corpo di L. 10.420.000.

R. D. 7 luglio 1932, n. 914 : Determinazione sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Rovato-Soncino, in L. 24.003.

R. D. 2 settembre 1932, n. 1405 : Aumento sovvenzione Ferrovia Massalombarda-Imola, a L. 26.932,93.

R. D. 20 ottobre 1932, n. 1493 : Determinazione sovvenzione 2° Gruppo Ferrovia Adria-Ariano, in L. 25.000.

R. D. 10 novembre 1932, n. 1579 : Concessione Ferrovia Torre Annunziata-Castellamare, senza sovvenzione.

*Anno 1933*

R. D. 1 giugno 1933, n. 745: Concessione Ferrovia Pescara-Pineta, con sovvenzione unica di L. 53.009.

*Anno 1934*

R. D. L. 29 marzo 1934, n. 735: Aumento sovvenzione esercizio Ferrovia Rimini-S. Marino, a complessive L. 457.260, fermo restando il periodo di 25 anni.

R. D. 29 marzo 1934, n. 758: Prolungamento Ferrovia S. Quirico-Madonna della Guardia, senza sovvenzione.

R. D. 28 maggio 1934, n. 1067: Temporanea autorizzazione per l'esercizio provvisorio a vapore della Ferrovia Mantova-Peschiera e riduzione della sovvenzione in tale periodo.

R. D. 4 ottobre 1934, n. 1758: Concessione Ferrovia Piacenza-Bettola, con sovvenzione di L. 28.649,39.

R. D. 4 ottobre 1934, n. 1839: Risoluzione concessione Ferrovia Prencinico-Gemona.

*Anno 1935*

R. D. 10 gennaio 1935, n. 130: Novazione concessione Ferrovia Dermulo-Mendola, con sovvenzione da determinarsi per i lavori di riattamento e sovvenzione di esercizio di L. 10.000.

L. 11 aprile 1935, n. 625: Acquisto materiale rotabile Ferrovia S. Severo-Peschici, senza nuova sovvenzione, ma con autorizzazione a cedere parte di quella già concessa per l'esercizio.

R. D. L. 9 maggio 1935, n. 848: Sovvenzione straordinaria di L. 9.109 per un anno, per la Ferrovia Siracusa-Vizzini.

R. D. 13 giugno 1935, n. 1387: Temporanea sospensione del tronco Valmorea-Confine Svizzero, con riduzione della sovvenzione.

R. D. 4 ottobre 1935, n. 1943: Completamento Ferrovia Novara-Biella, con sovvenzione 1° Gruppo di L. 24.013 e sovvenzione 2° Gruppo di L. 25.987.

*Anno 1936*

R. D. L. 9 gennaio 1936, n. 222: Autorizzazione all'introduzione delle automotrici sulla Ferrovia Circumetnea con sovvenzione di L. 2.680 a Km., oltre ad altre complessive annue L. 67.512, entrambe per 45 anni.

R. D. L. 28 maggio 1936, n. 1292: Sistemazione Ferrovie Modenesi con acquisto di parte del materiale rotabile mediante una sovvenzione straordinaria di complessive L. 94.748,70 per otto anni, una a corpo di L. 1.200.000 ed una di L. 362.000 per un anno.

R. D. 4 giugno 1936, n. 1378: Elettificazione Ferrovia Saronno-Como, senza sovvenzione.

R. D. L. 18 giugno 1936, n. 1350: Acquisto materiale rotabile Ferrovia Roma-Viterbo mediante una somma a corpo di L. 12 milioni, oltre al rimborso della spesa per acquisto automotrici fino ad un massimo di L. 900.000.

R. D. 24 settembre 1936, n. 1934: Rinuncia alla subconcessione della Ferrovia Modena-Pavullo.

*Anno 1937*

R. D. L. 21 gennaio 1937, n. 289: Revoca concessione Ferrovia Villasantina-Comeglians.

R. D. 25 marzo 1937, n. 566: Elettificazione Ferrovia Napoli-Baiano, senza sovvenzione.

R. D. 8 aprile 1937, n. 757: Risoluzione concessione Ferrovia Forlì-Predappio.

R. D. 1 Luglio 1937, n. 1424: Risoluzione concessione Ferrovia S. Elero-Saltino.

*Anno 1938*

R. D. 3 marzo 1938, n. 259: Revoca di talune delle Ferrovie Piacentine.

R. D. L. 3 giugno 1938, n. 828: Concessione sola costruzione Ferrovia E. 42, con sovvenzione a corpo di L. 90.788.097 modificabile.

*Anno 1939*

R. D. L. 16 febbraio 1939, n. 272: Aumento del corrispettivo per la Ferrovia, E. 42 a L. 129.754.551 in dipendenza di maggiori opere da eseguire.

## INDICE ALFABETICO DEI NOMI È DEI LUOGHI

### A

- Abbiategrasso, 147.  
 Abruzzi, 25, 109, 191, 204.  
 Acqui, 79, 92, 122, 143, 167, 248, 265.  
 Adami, 107.  
 Adami e Lemmi, 96.  
 Addis Abeba, 335.  
 Adernò 248.  
 Adria, 165, 168, 226, 318, 360, 366, 368.  
 Adriatico, 25, 96, 102, 104, 223, 272.  
 Affi, 292, 335.  
 Africa, 275.  
 Agnelli A., 64.  
 Agnone, 359.  
 Agordat, 335.  
 Agordo, 363, 364.  
 Agropoli, 225, 233.  
 Airasca, 199.  
 Airolo, 153, 155.  
 Aix-les-Bains, 80.  
 Ala, 99, 294.  
 Alard A. ingegnere, 51.  
 Alba, 124.  
 Albacina, 198, 226.  
 Albano L., 223, 225, 234.  
 Albate Camerlata, 234.  
 Albrun, 70.  
 Alcamo, 281.  
 Alcantara, 331.  
 Ales, 328.  
 Alessandria, 65, 66, 67, 69, 79, 81, 89, 90, 91, 92, 108, 122, 256, 265.  
 Alessandro (Imperatore di Russia), 12.  
 Alessandro Magno, 2.  
 Alessio, deputato, 267, 268.  
 Algeri, 11.  
 Alghero, 234, 328.  
 Alloi, 5.  
 Alsazia, 151.  
 Altamura, 199.  
 Altieri, Cardinale, 52, 58.  
 Altopascio, 44.  
 Alzo, 122, 292, 359.  
 Amalfi, 361.  
 Amandola, 223, 272, 366.  
 America, 13, 275.  
 Amilhau, ingegnere, 90.  
 Amministrazione di vigilanza e sindacato sulle ferrovie italiane, 219.  
 Amministrazione Ferrovie dello Stato, 265.  
 Amsterdam, 13.  
 Ancona, 11, 27, 50, 51, 55, 56, 59, 60, 63, 91, 97, 98, 102, 104, 109, 115, 123, 131, 132, 185, 209, 219.  
 Andorno, 247.  
 Andrezieux, 12.  
 Andria, 331.  
 Anghieri, 223.  
 Anguissola Scotti conte Ranunzio, 62.  
 Annecy (Savoia), 80.  
 Anselmi, avvocato, 32.  
 Antonelli, Cardinale, 52, 57.  
 Antonelli conte Filippo, 54.  
 Antonelli, Mons. (Tesoriere Generale), 50.  
 Anversa, 151.  
 Aosta, 122, 125, 148, 183, 192, 198, 233, 298, 366.  
 Appiano, 178.

- Apria, 189.  
 Aquila, 147, 187, 188, 198, 225, 362.  
 Arago Francesco, 6, 71.  
 Aragona Caldare, 201.  
 Arbatax, 248, 294, 328.  
 Arce, 247.  
 Arco, 247.  
 Arconati Giuseppe, 78.  
 Arezzo, 57, 97, 223, 224, 233, 292, 293,  
 320, 330, 359, 363, 364, 366.  
 Argenta, 225, 234.  
 Ariano, 366, 368.  
 Ariano (galleria di), 133.  
 Arnaboldi, deputato, 267.  
 Arnstein, 29.  
 Arona, 69, 92, 122, 246, 247, 265, 275.  
 Ascoli, 265.  
 Arsiero, 224, 226, 293, 316, 317, 367.  
 Artom, ingegnere, 191.  
 Asciano, 95, 115, 122, 123, 124, 133,  
 203.  
 Ascoli Piceno, 189, 198, 233.  
 Asia, 275.  
 Asiago, 316, 317, 367.  
 Asmara, 335.  
 Asproni, deputato, 137.  
 Assi (fiume), 139.  
 Asso, 313, 360.  
 Asti, 67, 122, 149, 232, 248, 358.  
 Atella, 148.  
 Atessa, 366.  
 Attigliano, 199, 233.  
 Augusta, 12.  
 Aulla, 199, 271, 272, 358.  
 Aurisina, 294.  
 Australia, 275.  
 Austria, 11, 12, 14, 27, 29, 82, 93, 99,  
 129, 133, 153, 165, 168, 171, 176, 179,  
 249, 275, 276.  
 Avellino, 24, 25, 108, 115, 122, 123, 124,  
 189, 198, 202, 204, 232, 248.  
 Avenza, 338.  
 Aversa, 342.  
 Avezzano, 122, 183, 188, 198, 244, 274.  
 Ayton (Savoia), 80.  
 Azienda generale delle strade ferrate  
 (Stato Sardo), 65.
- B**
- Baccarini Alfredo, 171, 172, 186, 187,  
 193, 194, 197, 200, 203, 206, 208, 210,  
 211, 212, 217, 227, 228, 343.  
 Baccelli Desiderio, 231.  
 Baden, 153.  
 Badia, 201.  
 Bagheria, 109, 113, 114.  
 Bagni di Lucca, 249, 358, 359.  
 Bagni di Montecatini, 44.  
 Bagni di S. Giuliano, 42.  
 Bagnolo, 292.  
 Baiano, 203, 293, 370.  
 Balenzano, deputato 229, 255, 258.  
 Balestrate, 146.  
 Balma, 231, 247, 293.  
 Balsorano, 244, 248, 274.  
 Balvano Ricigliano, 201.  
 Banca della Svizzera Italiana, 223, 224.  
 Banca di Napoli, 213.  
 Banca di Torino, 213.  
 Banca Generale di Roma, 157, 213.  
 Banca Popolare di Alessandria, 178.  
 Banchemo, ingegnere, 68.  
 Baracco Giovanni, 104.  
 Baragiano, 201.  
 Barbavara, ingegnere, 68.  
 Barce (Africa), 335.  
 Barcellona, 12, 146, 247, 364.  
 Bardonecchia, 72, 73.  
 Bari, 24, 96, 124, 209, 249, 293, 325,  
 326, 331, 365.  
 Barletta, 24, 25, 104, 232, 248, 281, 331,  
 339, 365.  
 Barra, 275, 293.  
 Bartlett Tommaso, ingegnere, 74.  
 Bartolucci Gadolini, deputato, 194.  
 Basaluzzo, 231, 292.  
 Baschet A., 3.  
 Basilea, 152.  
 Basilicata, 204, 355, 359, 365.  
 Bassano, 147, 165, 166, 168, 184, 198,  
 201, 272, 357.  
 Bassano di Sutri, 189.  
 Bastia, 122, 124, 168.  
 Bastogi Pietro, 93, 97, 104.

- Battipaglia, 109, 225.  
Bayard de la Vingtrie, 19, 92, 104.  
Bazzano, 359.  
Belgio, 10, 66, 179, 276.  
Belinzaghi, conte, 213.  
Bellinzaghi Giulio, banchiere, 62.  
Bellinzago, 69.  
Belluno, 165, 166, 181, 188, 193, 198,  
233, 247, 294, 359.  
Benevento, 123, 133, 148, 188, 189, 191,  
198, 225, 247, 357.  
Bengasi, 335.  
Benjamin, 5.  
Benni Antonio Stefano, 280, 282, 283,  
289, 352.  
Berceto, 234, 248.  
Bergamo, 32, 36, 95, 109, 223, 248, 292,  
Berghini Pasquale, 41.  
Berna, 154.  
Bertani Agostino, 151, 153, 173.  
Berutto, ingegnere, 68.  
Besana, 223, 224, 272.  
Besso B., 4.  
Bessolo, inventore, 285.  
Bettarini Luigi, architetto, 40.  
Bettola, 365, 369.  
Bettole di Varesc, 293.  
Bettolle, 44.  
Bettoni Carlo, 7.  
Biancavilla, 232.  
Bianchi Riccardo, Direttore Generale  
FF. SS., 271, 270, 351.  
Bianchi Tommaso, ingegnere, 40.  
Bianconovo, 148, 167.  
Bicocca, 148, 149.  
Biella, 80, 92, 107, 122, 223, 231, 247,  
292, 293, 330, 365, 369.  
Bignani Enca, 76.  
Birmingham, 10, 40.  
Bismark, 146.  
Bitonto, 362, 366.  
Bivio Canicatti, 201.  
Bivio Fiumetorto, 233.  
Bivio Mandrione, 51.  
Bixio, 80.  
Blenkinsop, 8.  
Boccalini Trajano, 127.  
Boccardo, economista, 238.  
Boda, 13.  
Boiano, 243, 249.  
Bologna, 27, 51, 55, 57, 59, 60, 61, 62,  
63, 80, 91, 95, 97, 98, 108, 115, 123,  
130, 144, 145, 185, 191, 189, 199,  
209, 223, 233, 272, 276, 280, 283, 285  
286, 288, 289, 292, 320.  
Bolzano, 99.  
Bonghi Ruggero, deputato, 104, 119,  
138, 140, 141, 142.  
Bonola Giulio, 67.  
Bonoris Cesare, 145.  
Boratella, 339.  
Bordeaux, 11.  
Boretto, 366.  
Borgallo (galleria), 191.  
Borgatti Mariano, generale, 89.  
Borghese Marcantonio, principe, 213.  
Borghetto, 146, 189.  
Borgo a Mozzano, 249.  
Borgoforte, 125, 145.  
Borgomanero, 69, 246, 247, 265, 275.  
Borgo San Dalmazzo, 342.  
Borgo San Donnino, 199, 224, 272, 358.  
Borgo San Lorenzo, 234, 248, 294, 358.  
Borgosesia, 233.  
Borgotaro, 248.  
Bormida (fiume), 68.  
Bornato, 359.  
Bosa, 234, 294, 328, 360.  
Boselli Paolo, deputato, 206, 261.  
Bosso, ingegnere, 66, 69.  
Bourdalone, ingegnere, 73.  
Bovisa, 202, 313, 314.  
Bra, 78, 92, 108, 124, 143, 167, 199,  
225.  
Braccio, ingegnere, 68.  
Branca, deputato, 210.  
Branca Giovanni, 6.  
Braitwait ed Ericsson, 10.  
Brassey Tommaso, 78, 80.  
Breda, ingegnere, 51.  
Brennero, 68, 125, 144, 151, 185, 244,  
280, 294.  
Brescia, 32, 34, 35, 102, 104, 132, 178,  
180, 226, 264, 265, 292, 358.



- Bressana, 188, 199, 225.  
 Bribano, 363, 364.  
 Briga, 245.  
 Brigata ferrovieri, 177.  
 Brindisi, 19, 124, 148, 151, 189, 198, 233.  
 Brioschi, senatore, 208, 218.  
 Broni, 188, 199, 225.  
 Bronte, 232, 248.  
 Brot, cav., 94.  
 Brunet, deputato, 97.  
 Brunnel, ingegnere, 65.  
 Brusca, 294.  
 Bruschetti, 29.  
 Bucchia, deputato, 157.  
 Budapest, 284.  
 Budrio, 233, 292, 320.  
 Buffalora, 78, 90.  
 Bulgaria, 276.  
 Burstall, 10.  
 Busacca, deputato, 98.  
 Busalla, 67.  
 Busca, 359.  
 Bussoleno, 286.
- C
- Cabras Tommaso, conte di S. Felice, 251, 252, 264.  
 Caccianino Salvatore, ingegnere, 62.  
 Cadolini, deputato, 111, 114, 124.  
 Cadore, 359.  
 Cadorna Carlo, 140.  
 Cadorna Raffaella, 80.  
 Caetani, principe, 50.  
 Cagiano, cardinale, 52.  
 Cagliari, 106, 136, 164, 209, 219, 234, 293, 294, 327, 328.  
 Caianello Vairano, 199, 233.  
 Caio Ansario, 271.  
 Cairate Lonate Ceppino, 275, 360, 365.  
 Cairo, 143.  
 Cairoli Benedetto, 186, 194, 210.  
 Caivano, 342.  
 Calabria, 25, 107, 113, 131, 139, 204, 271, 298, 325, 326, 355, 359, 365.  
 Calais, 244.  
 Calalzo, 294, 321, 364, 366.  
 Calambrone, 367.  
 Calangianus, 366.  
 Calasetta, 361, 363, 364, 367.  
 Calatafimi, 25.  
 Calciano, 201.  
 Caldare, 188, 191.  
 Calolzio, 83, 109, 122, 125, 148, 265.  
 Caltagirone, 189, 199, 231, 247.  
 Caltanissetta, 177, 188, 191, 209.  
 Calvori Icilio, 271.  
 Cambray-Digny, senatore, 218.  
 Camera di Commercio di Lodi, 341.  
 Camera di Commercio di Milano, 30.  
 Camera di Commercio di Venezia, 30.  
 Camerlata, 35, 81, 361, 364.  
 Cammarata, 167.  
 Camnago, 29, 292.  
 Campagna Alfonso, 241.  
 Campania, 204.  
 Campiglia Marittima, 232, 247.  
 Campobasso, 123, 188, 189, 191, 198, 199, 225, 243.  
 Camporeale, 331.  
 Camposanpiero, 165, 166, 224, 233, 292.  
 Canal Lorenzo, 321.  
 Cancellò, 23, 24, 26, 97, 122, 204, 224, 226, 357.  
 Canchaux, ingegnere, 73.  
 Candela, 123, 124, 148, 189, 199, 225.  
 Canelli, 124.  
 Canfanaro, 178.  
 Canicatti, 177, 188, 191, 201.  
 Cansano, 247, 249.  
 Cantalupo, 115, 243.  
 Cantalupo del Sannio, 249.  
 Cantelli Girolamo, 145.  
 Cantone Ticino, 156.  
 Cantoni Costanzo, banchiere, 62.  
 Cantù, 224.  
 Canzo, 313, 314.  
 Cao Pinna, deputato, 267, 268.  
 Capaci, 146.  
 Capezzano, 244.  
 Capitanata, 109, 191.  
 Capitignano, 362.  
 Caporetto, 365.

- Caprino, 231, 234, 292.  
Capua, 23, 24, 26, 97, 98.  
Carbonia, 163.  
Cariati, 139, 149.  
Carina Dino, 43.  
Carini, 146.  
Carinola, 199.  
Carinzia, 156.  
Carletti G., 52.  
Carlo Alberto, Re, 64, 65, 66, 72, 155, 156.  
Carmagnola, 98, 199, 225.  
Carmignano, 363, 364.  
Carnia, 201, 358.  
Carpi, 145, 292.  
Carpinone, 249.  
Carrara, 203, 338.  
Carrù, 177.  
Carso, 185.  
Casa Bancaria Barbaroux, 79.  
Casa Bancaria Fratelli Bormida, 79.  
Casacalenda G. 225.  
Casalbuono, 234, 247.  
Casalbuttano, 108.  
Casale Monferrato, 79, 89, 90, 92, 122, 149, 188, 198.  
Casale Popolo, 233.  
Casalecchio, 367, 368.  
Casalmaggiore, 226.  
Casalpuusterlengo, 133.  
Casamassima, 275.  
Casarano, 360, 363.  
Casarsa, 35, 37, 199, 233, 248.  
Casavaldès, 53.  
Casella, 361, 362, 364, 365.  
Caserta, 23, 24.  
Cassa di Risparmio di Milano, 170.  
Cassano d'Adda, 36, 342.  
Cassino, 109.  
Cassuto, deputato, 267.  
Castagnole Lanze, 122, 124, 149.  
Castelbolognese 97, 109, 123, 360.  
Castel del Rio 362.  
Castelfranco 165, 166.  
Castellammare Adriatico, 109.  
Castellammare di Stabia, 15, 20, 21, 23, 26, 224, 265, 368.  
Castellamonte 292.  
Castellanza, 272, 274, 292.  
Castelli, avvocato, 32.  
Castelmonte Canavere, 231.  
Castelnuovo di Garfagnana, 358.  
Castelnuovo Scriveria, 243, 292.  
Castelnuovo Vallo, 233, 234.  
Castelrosso, 233.  
Castel S. Giovanni, 98.  
Castelvetrano, 202, 224, 272.  
Castiglione, 364, 368.  
Castrocucco, 198, 272.  
Castrogiovanni, 96.  
Castroreale, 146.  
Catalabiano, senatore, 218.  
Catania, 96, 113, 134, 139, 148, 191, 232, 248, 293.  
Catanzaro, 198, 209, 325.  
Catanzaro Marina, 167.  
Catanzaro Sala, 249.  
Catenanova Centuripe, 149.  
Cattaneo Carlo, 13, 32, 33, 34, 151.  
Cattani G., (Ministro dello Stato Parmense), 62.  
Cava, 188, 199.  
Cava Carbonara, 108, 225.  
Cava d'Alzo, 228.  
Cavallermaggiore, 78, 92, 108, 122, 199, 233.  
Cavalletto, deputato, 203.  
Cave (membro della Camera dei Comuni), 162, 163.  
Cave della Rocchetta, 293.  
Cavezzo, 225, 293.  
Cavour Camillo, 63, 64, 68, 70, 74, 91, 244.  
Ceccano, 143.  
Cecchina, 225.  
Cecina, 109, 203.  
Cefalù, 233.  
Cenisio, 244.  
Cento, 145, 243, 272, 274, 318, 319, 358.  
Ceprano, 51, 58, 96, 97, 108, 109, 115, 123, 188, 198.  
Cerde, 188, 198.  
Cerea, 233.  
Ceres, 360, 362.

- Cervaro, 148.  
 Cervignano del Friuli, 249.  
 Cervia, 226.  
 Cervignano, 294.  
 Cesenatico, 234.  
 Ceva, 199, 223, 234.  
 Chambéry, 72, 73, 80.  
 Cheren, 335.  
 Chevalier Michel, 11.  
 Chiari, 32.  
 Chiarone, 96, 134.  
 Chiasso, 177, 289.  
 Chiavari, 148.  
 Chiavenna, 188, 193, 198, 233, 285.  
 Chieri, 168, 177.  
 Chiese (fiume), 90.  
 Chieti, 112, 293, 202, 247, 293, 328.  
 Chioggia, 165, 189, 231, 233.  
 Chiusaforte, 202.  
 Chiusi, 95, 108, 168, 203, 281, 283.  
 Chivasso, 80, 92, 122, 198, 265, 358.  
 Choisel (Duca di) 7.  
 Ciampino, 51, 108, 204, 247.  
 Ciano, 357.  
 Ciano Costanzo, 280, 287, 288, 352.  
 Cilento, 198.  
 Cina, 2.  
 Cineto Romano, 233.  
 Cini, deputato, 98.  
 Cinisi, 146.  
 Cinquefrondi, 326.  
 Circoli di Ispezione, 219, 220.  
 Circumetnea, 232, 364, 368, 369.  
 Circumvesuviana, 293, 365.  
 Cirenaica, 335.  
 Ciriè, 124, 177, 292, 362.  
 Cittadella, 165.  
 Città di Castello, 51.  
 Cividale, 224, 233, 292, 315, 365.  
 Civitacastellana, 358, 368.  
 Civitanova, 189.  
 Civitavecchia, 50, 51, 53, 54, 55, 98, 122,  
 134, 143, 144, 361.  
 Clusone, 358, 360.  
 Coccaglio, 35, 36, 168.  
 Cochery Adolfo, 54.  
 Codigoro, 365, 367.  
 Codogno, 133.  
 Codola, 188, 198, 204, 225.  
 Codronchi, senatore, 273.  
 Coggiola, 357.  
 Colabrick, 79.  
 Colajanni, deputato, 267.  
 Colebrook (officina), 5.  
 Colico, 188, 193, 198, 226, 233, 268, 265,  
 285.  
 Colladon, 74.  
 Colle Cervia, 55.  
 Colle di Fossato, 55.  
 Colle di Tenda, 178.  
 Collefiorito al Mincio, 339.  
 Colle Salvetti, 109, 203.  
 Colle Val D'Elsa, 223, 292.  
 Colli, ingegnere, 68.  
 Colombo, deputato, 240.  
 Colorno, 226.  
 Comiso, 248.  
 Comitini, 167.  
 Como, 29, 223, 292, 313, 314, 369.  
 Como S. Giovanni, 177.  
 Compagnia della « Ligne d'Italie » 244.  
 Compagnia della strada ferrata di No-  
 vara, 79.  
 Compagnia Gen. di lavori e servizi pub-  
 blici, 231.  
 Comp. Italiana trasporti Africa Orien-  
 tale, 336.  
 Compagnia Reale Ferrovie Sarde, 107,  
 223, 235, 274, 327.  
 Compagnie Générale Belge de matériels  
 de chemin de fer, 53.  
 Comune di Besana, 223, 224.  
 Comune di Cantù, 224.  
 Comune di Carrara, 338.  
 Comune di Chieri, 168.  
 Comune di Colle Val d'Elsa, 223.  
 Comune di Firenze, 184.  
 Comune di Milano, 313.  
 Comune di Mondovì, 168.  
 Comune di Napoli, 184.  
 Comune di Rivoli, 342.  
 Comune di Torino, 224, 244, 342.

- Condò, 146.  
 Conegliano, 165, 166, 188, 193, 202, 203, 292, 294, 366, 370.  
 Confienza, 90.  
 Confine Bolognese, 44.  
 Confine Francese, 80, 122, 143.  
 Confine Illirico, 37, 99.  
 Confine Lombardo, 65, 67, 69.  
 Confine Pontificio, 24, 44, 96.  
 Confine Sardo, 62.  
 Confine Svizzero, 92, 178, 191, 244, 359, 360, 362, 363, 369.  
 Confine Tirolese, 37, 99.  
 Consiglio Provinciale di Cagliari, 182.  
 Cons. Provinciale di Venezia, 166.  
 Consiglio, senatore, 218.  
 Consorzio Cooperativo per le Ferr. Reggiane, 304.  
 Consorzio delle Province di Padova, Vicenza e Treviso, 165, 166.  
 Consorzio per la Ferrovia Parma-Suzzara, 318.  
 Consorzio dei Comuni di Fossano, Modovì e Ceva, 223.  
 Consorzio Internazionale pe la Costruz. della S. F. del Gottardo, 152.  
 Conza, 113, 114.  
 Copenaghen, 13.  
 Copparo, 275, 292, 318, 319.  
 Coppi Pietro Iginò, 46.  
 Corace, 248, 249.  
 Corfù, 11.  
 Corini Felice, 279.  
 Cormons, 294.  
 Cornia, 189, 199.  
 Cornuda, 225, 233.  
 Correggio, 145.  
 Correnti Cesare, 27, 91, 116, 117, 118, 120, 172, 173, 174.  
 Cortina d'Ampezzo, 321, 322.  
 Cosenza, 107, 198, 272, 325, 326.  
 Cossato, 223, 231, 247, 293, 367.  
 Costa Lanfranco, 243.  
 Costanza (Iago), 151.  
 Cotrone, 167.  
 Courmayeur, 192.  
 Covino A., 73.  
 Crema, 36, 341.  
 Cremona, 36, 95, 108, 124, 133, 144, 148, 168, 224, 265, 272, 360, 364.  
 Crida Andrea, 80.  
 Crimea, 80, 93.  
 Crispi Francesco, 241.  
 Crispo Antonio, 336.  
 Cristiania, 13.  
 Crivelli Ignazio, conte, 145.  
 Croce S. Spirito, 272.  
 Crotti, deputato, 192.  
 Cugnot Giuseppe, 7.  
 Cuma, 224.  
 Cun S., 5.  
 Cunck, 13.  
 Cuneo, 78, 92, 122, 124, 188, 198, 199, 232, 233, 247, 272, 274, 281, 342.
- D
- Dabormida, 68.  
 Dallery, 7.  
 D'Amico, deputato, 104.  
 D'Ancona Sansone, 46.  
 Dandolo Emilio, 80.  
 Danimarca, 12, 13, 179, 276.  
 Darlington, 8.  
 Debrousse, costruttore, 55.  
 De Cesare Carlo, 134.  
 De Cesare Raffaele (Memor), 23, 52, 53.  
 Decima, 318, 319, 360.  
 Decimomannu, 136, 163, 293.  
 Decodo Luigi, 35.  
 De La Bruyère Eugenio, 251.  
 De la Varenne Charles, 27, 28, 29.  
 Del Castillo e Ayença Cav. Giuseppe, 54.  
 Della Rocca Gino, 271.  
 De Lorenzi, ingegnere, 73.  
 De Lorme Marion, 7.  
 Del Medico conte Andrea, 338.  
 De Luca, deputato, 104.  
 De Martino, 24.  
 Demolins Edmond, 2.  
 Denis, ingegnere, 12.  
 Deodati, senatore, 218.  
 Depretis Agostino, 102, 106, 119, 171, 172, 184, 186, 187, 196, 197, 210, 211.

- Deputazione Provinciale di Milano, 246.  
 Deputazione Provinciale di Padova, 166.  
 De Riseis Panfilo, 25.  
 Dermulo, 369.  
 Des Ambrois Luigi, 66, 69.  
 Desenzano, 90, 265.  
 De Vincenzi Giuseppe, deputato, 126, 156, 159.  
 De Vitry Harlingue, ingegnere, 52.  
 Dire Dava, 335.  
 Direzione Esercizio Ferrovie Calabro-Lucane, 325, 326.  
 Direzione Generale Ferrovie dello Stato, 82, 85, 220, 221, 266, 270, 279, 282, 283, 284, 287, 291, 322, 325.  
 Direzione Grotte Demaniali di Postumia, 308.  
 Direzioni Compartimentali di esercizio, 270.  
 Di Rudinl Antonio, 239, 240, 241.  
 Di Schweiger-Lerchenfeld, 9.  
 Ditta Ellena, Manassero e Turbiglio, 307.  
 Ditta Guastalla, 147.  
 Ditta Sessa e C., 341.  
 Ditta Troyse Barba, 338.  
 Dobbiasco, 321, 322, 364, 366.  
 Dogliani, 224.  
 Domodossola, 188, 198, 234, 244, 245, 246, 247, 265, 275, 359, 362, 363.  
 Donnaz, 226, 233.  
 Dornig, 171, 172, 197, 208.  
 Dronero, 294, 359.  
 Duca di Galliera, 94.  
 Duca di Genova, 68.  
 Duca di Lucca, 41.  
 Ducros Giuseppe, ingegnere, 58.  
 Dumur Giulio, 244.  
 Durelli, architetto, 34.  
 Durelli Francesco, 19.
- E
- Eboli, 104, 109, 123, 124, 183, 188, 198, 199, 264, 265.  
 Eginardo (storico), 3.  
 Ellero Pietro, 173.  
 Emilia, 114, 183, 204.  
 Empoli, 41, 44, 122, 203.  
 Enna 96.  
 Erba, 202, 292, 313, 314, 360.  
 Eritrea, 335.  
 Erone, 5.  
 Esino, 55.  
 Eskeles, 29.  
 Europa, 275.  
 Evans Oliviero, 7.
- F
- Fabriano, 55, 199, 248.  
 Faenza, 188, 191, 198, 233, 360.  
 Falconara, 204.  
 Falvaterra, 108.  
 Fano, 224, 272, 359, 367.  
 Farini Luigi Carlo, 62, 91.  
 Favala, deputato, 194.  
 Favaro Antonio, 151.  
 Favarotta, 201, 224.  
 Feltre, 193, 198.  
 Ferdinando II (Re di Napoli), 15, 19, 20, 21, 23.  
 Fermignano, 359, 367.  
 Fermo, 272.  
 Ferrandina, 167.  
 Ferrante, ingegnere, 98.  
 Ferrara, 50, 51, 57, 108, 130, 189, 199, 224, 225, 234, 272, 275, 289, 292, 318, 319, 358, 365, 367.  
 Ferraris Carlo, 267, 268, 269.  
 Ferraris Maggiorino, senatore, 269.  
 Ferroggio Celestino, 79.  
 Ferrovia E. 42, 331, 332, 333, 370.  
 Ferrucci Antonio, 156, 245, 247.  
 Ficulle, 108, 125.  
 Filadelfia, 7.  
 Finale, 203, 225, 293, 367.  
 Finali Gaspare, 218, 343.  
 Finzi Emanuele, 39.  
 Firenze, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 60, 63, 96, 97, 108, 117, 122, 131, 132, 133, 143, 188, 191, 203, 204, 209, 219, 234, 248, 280, 281, 282, 283, 285, 288, 342.

- Fitto di Cecina, 96.  
 Fiuggi, 359, 362, 363.  
 Fiumara d'Atella, 189, 199.  
 Fiume, 288, 289, 294.  
 Fiumicino, 168, 202, 204, 265.  
 Foggia, 24, 25, 96, 104, 109, 113, 114, 123, 133, 185, 189, 191, 199, 219, 226, 233, 265.  
 Fognano, 233.  
 Foligno 50, 51, 55, 56, 131, 132, 133, 204.  
 Folini Paolo, ingegnere, 40.  
 Follonica, 109, 114, 274, 293, 337.  
 Fonseca Clemente, 23.  
 Forlì, 51, 367, 370.  
 Fornasette, 203, 223, 224.  
 Forno, 225, 234, 358.  
 Fortezza, 294.  
 Fortis Leone, 264.  
 Fossano, 223, 226, 293.  
 Fossato, 223, 293, 330.  
 Fraigas, 202.  
 Francavilla, 223, 272, 324, 360,, 362, 363, 364.  
 Francesco II (Duca di Modena), 24, 25.  
 Francesco V (Duca di Modena), 62, 338.  
 Francesconi Felice, 41.  
 Francia, 10, 11, 12, 49, 66, 68, 72, 77, 79, 84, 108, 116, 125, 143, 153, 179, 181, 210, 244, 274, 275, 276.  
 Frascati, 51, 53, 199, 204.  
 Frassia, 202.  
 Friuli, 131.  
 Frosinone, 359, 362, 363.  
 Frugarolo, 231, 292.
- G
- Gabelli, deputato, 157, 159, 161, 193, 194, 228.  
 Gadda, 138, 147, 154.  
 Gaeta, 199, 232, 247.  
 Gaiano, 199.  
 Galgano Carmine, 20.  
 Gairo, 248, 294, 328.  
 Gallarate, 98, 108, 113, 114, 125, 126, 199, 225, 286, 364.  
 Galliera (duca di), 36.  
 Gallina, conte (Ministro dell'Interno dello Stato Sardo), 66.  
 Gallipoli, 148, 189, 199, 226, 265, 294, 324, 360, 361, 363.  
 Gandell (fratelli) di Londra, 44.  
 Gandell, ingegnere, 338.  
 Ganzoni Giacomo Antonio, capitano, 51, 59.  
 Garda (Lago), 265, 275, 292.  
 Garfagnana, 272.  
 Garian, 335.  
 Garlanda Federico, 253.  
 Garlasco, 225.  
 Garibaldi Giuseppe, 96.  
 Gatchina, 12.  
 Gemona, 177, 272, 362, 363.  
 Genala Francesco, 173, 212, 214, 217, 218, 238, 343.  
 Genio Militare 322.  
 Gennamari, 338.  
 Gennino Giulio, 22.  
 Genova, 27, 60, 63, 65, 66, 67, 68, 70, 79, 80, 81, 91, 92, 104, 117, 122, 123, 144, 148, 151, 167, 185, 199, 209, 232, 244, 280, 288, 342, 361, 362, 364, 365, 369.  
 Germania, 10, 12, 27, 68, 144, 153, 154, 156, 179, 181, 275, 276.  
 Gerusalemme, 70.  
 Gestione Commissariale Governativa della Piedimonte D'Alife-Napoli, 310.  
 Gestione Governativa della Ferr. Ferrara-Codigoro, 304.  
 Gestione Governativa della Ferrovia Rimini-Mercatino, 308.  
 Ghirla, 360.  
 Giacomelli, deputato, 175.  
 Giannini Tommaso, 41.  
 Gianturco, 81, 83.  
 Giardini, 113, 133.  
 Giarre, 232, 248.  
 Giave, 202.  
 Gibilterra, 11.  
 Gibuti, 335.  
 Gioia del Colle, 124, 148, 247.  
 Gioia Tauro, 236, 247, 326, 361.

- Giolitti Giovanni, 259, 260, 262, 264.  
 Giordani (geologo), 155.  
 Giovi, 67, 191, 198, 286.  
 Giraldi Domenico (architetto), 40.  
 Girgenti, 96, 113, 191.  
 Giulianova, 148, 189, 198, 226, 265.  
 Giusti Giuseppe, 14.  
 Goeschenen, 153.  
 Golfo Aranci, 223, 225, 293, 327.  
 Gonzaga, 167.  
 Gorizia, 99.  
 Gottardo, 68, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 185, 244, 288.  
 Gozzano, 198, 246, 292, 359.  
 Gragnano, 224.  
 Granatari, 364.  
 Granili, 228.  
 Grandis Sebastiano, ingegnere, 74, 77.  
 Granatello di Portici, 15, 20, 22.  
 Grandate, 249, 292.  
 Grassellini, mons. (pro-Presidente del censo), 50.  
 Grattoni Severino, ingegnere, 74, 77, 101, 104, 154.  
 Gravellona, 69, 246.  
 Gravellona Toce, 233, 234.  
 Grignasco, 357.  
 Grimaldi Bernardino, 194, 195, 196, 197, 211, 218, 240.  
 Grimsel, 70.  
 Gripon Lamotte, 71.  
 Grondona (officine di), 175.  
 Grosseto, 95, 114, 115, 122, 123, 133.  
 Grotte di Postumia, 365.  
 Gualtieri, 346.  
 Guarino, ingegnere, 52.  
 Guastalla, 125, 133, 223, 292, 363.  
 Guastoni Luigi, notaio, 62.  
 Guèrin, ingegnere del Corpo d'acqua e strade francesi, 54.  
 Guerrazzi F. D., 127.  
 Guerrieri, 28.  
 Guerrini, deputato, 104.  
 Guerrini Olindo, 253.  
 Guicciardini, deputato, 258, 259.
- H
- Hachner, ingegnere, 69, 70.  
 Hackworth, 10.  
 Hailig, 20.  
 Harlem, 13.  
 Hedley, 8.  
 Henfrey, 80.  
 Herz Guglielmo, 125.  
 Holzhammer e C., 29.  
 Howard Hughes, 2.  
 Hubner, Ministro di Austria, 89.
- I
- Iglesias, 106, 136, 163, 249, 293, 294, 359, 365.  
 Immensee, 191.  
 Imola, 361, 366, 368.  
 Imperatore d'Austria, 31, 32.  
 Imperiale di S. Angelo Cesare, 65.  
 Impresa Vitali, Charles, Picard, e C., 132, 139, 147, 166, 202.  
 Incino, 202.  
 Incoronata, 281.  
 Inghilterra, 10, 11, 76, 153, 244, 275, 276.  
 Inghirami P. G., 40.  
 Intra, 69, 362, 364.  
 Ionio, 117.  
 Iselle, 244, 245, 246, 247, 265.  
 Isernia, 199, 232, 243, 248, 249.  
 Isili, 294, 328, 360.  
 Isola della Scala, 276.  
 Ispettorato Generale delle Ferrovie, 220, 221, 333, 354.  
 Ivrea, 80, 92, 107, 122, 125, 148, 183, 188, 192, 198, 226, 265.
- J
- Jacini Stefano, 118, 120, 126, 152, 208.  
 Jerzu, 248, 328.  
 Jessop Guglielmo, 5.  
 Jovinelli Ettore, 256.

## K

Kaggera, 331.  
 Kalach, 70.  
 Keepernorth (Lord), 4.  
 Khilkow Michele, 286.  
 Koller, ingegnere, 69, 70.

## L

Lacava, deputato, 241, 254.  
 Lafitte, 80.  
 Lago di Albano, 70.  
 Lago di Costanza, 70.  
 Lago di Fucino, 70.  
 Lago di Garda, 34.  
 Lago di Iseo, 168, 177, 178, 189, 226,  
 292, 358; 359.  
 Lago Maggiore, 65, 66, 67, 69.  
 Lago Mjosen, 13.  
 Lagonegro, 247, 272, 326.  
 Lama di Mocogno, 361, 362, 364.  
 La Marmora Alfonso, 68, 118.  
 Lancellotti Luigi, 23.  
 Lanificio Rossi, 317.  
 Lampertico, senatore, 177, 255.  
 Lanslebourg, 72.  
 Lanzo, 177, 292, 360, 362.  
 La Porta, deputato, 194.  
 Larino, 225.  
 Latiano, 233.  
 Laura, 202.  
 Lave Castiglione, 248.  
 Laveno, 223, 225, 233, 292, 313, 314.  
 Lavezzola, 189, 199.  
 Lazio, 204.  
 Lazzaro, 139, 148.  
 Leardi, deputato, 104.  
 Lecce, 223, 272, 294, 324, 360.  
 Lecco, 95, 109, 234, 247, 264, 265, 285.  
 Legnago, 165, 168, 177, 189, 199, 201,  
 233.  
 Le Haitre, ingegnere, 73.  
 Le Havre, 11.  
 Lentate, 29.  
 Lentini, 148, 167.

Leone XIII, 58.  
 Leonforte, 139.  
 Leoni Francesco, architetto, 40.  
 Leopoldo, Granduca di Toscana, 39, 42,  
 43, 44, 45, 337.  
 Leopoldo, Re del Belgio, 10.  
 Lercara, 139.  
 Lercara Bassa, 167.  
 Levi David, 145.  
 Libia, 335.  
 Licata, 107, 113, 146, 189, 224, 232,  
 247.  
 Liguria, 204.  
 Limone, 249.  
 Lione, 12.  
 Litta Antonio, 78.  
 Liverpool, 9, 10.  
 Livorno, 27, 39, 40, 41, 42, 44, 60, 96,  
 109, 122, 134, 203, 209, 265, 288.  
 Lloyd austriaco, 28.  
 Locorotondo, 275, 293, 324, 360, 362,  
 363, 364.  
 Lodi, 32, 341.  
 Lombardia, 93, 114, 117, 156, 204.  
 Lomellina, 66.  
 Lonate Ceppino, 274, 292.  
 Londra, 10, 11, 40.  
 Longridge, 23.  
 Lores, 226, 233.  
 Loria Leonardo, 9.  
 Loria, ingegnere, 182.  
 Losanna, 246.  
 Lucania, 325, 326.  
 Lucca, 41, 42, 44, 45, 46, 60, 143, 190,  
 199, 234, 271, 272, 359, 363.  
 Lucera, 148, 189, 199, 233.  
 Lucomagno, 151, 152.  
 Lugli, deputato, 193.  
 Lugo, 189, 199.  
 Luiggi Luigi, 271.  
 Luino, 203, 223, 224, 225, 226, 293, 362.  
 Lukmanier, 70.  
 Lunigiana, 272.  
 Lussemburgo, 13.  
 Luzzatti, deputato, 173, 239, 240, 262,  
 264.



## M

- Macerata, 189, 198, 234.  
 Macomer, 202, 234, 294, 328, 360.  
 Madonna della Guardia, 369.  
 Madrid, 11.  
 Magazzinazzo, 224.  
 Magenta, 36, 37, 90, 91, 98.  
 Magliani Agostino, 218.  
 Maglie, 167, 324, 358.  
 Magnani Ernesto, 145.  
 Maguire Giovan Francesco, 51.  
 Mahon, 11.  
 Majolungo, 202.  
 Majorana, deputato, 229.  
 Malaguzzi Alessandro, conte, 145.  
 Malles, 294.  
 Malnate, 223, 226, 292, 313.  
 Malta, 11.  
 Manara, 199.  
 Manchester, 9, 10, 49.  
 Mandas, 234, 248, 294, 328.  
 Mandela, 226, 231, 274, 293.  
 Manfredonia, 148, 189, 199, 226, 265.  
 Manin Daniele, 27, 32.  
 Mantellini G., 46.  
 Mantova, 32, 124, 125, 144, 145, 146,  
 148, 165, 166, 167, 168, 189, 191,  
 199, 233, 265, 280, 360, 361, 364,  
 365, 369.  
 Manzi Luigi Maria, 53, 54.  
 Maraini Clemente, 168.  
 Marcellinara, 248.  
 Marche, 93, 96, 204.  
 Marchese di Torrearsa, 68.  
 Maremma, 95.  
 Margotti Giacomo, 50.  
 Maria Adelaide (Regina), 68.  
 Maria Luisa di Borbone, 61, 62.  
 Mariano, 224.  
 Marianopoli, 224, 225.  
 Maria Teresa (Regina di Napoli), 21.  
 Marini, Mons. (Governatore di Roma),  
 50.  
 Marmifera di Carrara, 292.  
 Maropati, 361.  
 Marradi, 233, 248.  
 Marsala, 96, 293, 294.  
 Marselli, deputato, 181, 193.  
 Marsiglia, 11, 68, 151.  
 Martelli Giuseppe, architetto, 40.  
 Martina Franca, 365, 367.  
 Massa, 109, 122, 143, 274, 293.  
 Massalombarda, 223, 292, 320, 361,  
 362, 366, 368.  
 Massaua, 335.  
 Masserano, 367.  
 Massimo D. Mario (Duca di Rigna-  
 no), 50.  
 Mataro, 12.  
 Matelica, 226.  
 Matera, 326.  
 Mauss, ingegnere, 68, 73.  
 Mazzini Giuseppe, 14.  
 Meana Sardo, 234.  
 Medail Giuseppe Francesco, 72.  
 Medici, generale, 146.  
 Mediterraneo, 11, 70, 96, 117.  
 Meduna Tommaso, 35.  
 Melfi, 124, 232.  
 Melisurgo M., 24.  
 Mellana Filippo, deputato, 98, 120.  
 Memor (Raffaele De Cesare) 23.  
 Menabrea Federico, 76, 111, 112, 113,  
 115, 135, 152.  
 Menaggio, 223, 224, 293, 362.  
 Mendola, 369.  
 Mentone, 274.  
 Merano, 294.  
 Mercantino, 360, 362, 367.  
 Mercato S. Severino, 98, 244, 274.  
 Mertel, cardinale, 58.  
 Merthyr, 8.  
 Mesagne, 233.  
 Messina, 96, 113, 117, 133, 134, 146,  
 188, 198, 209, 234.  
 Mestre, 34, 35, 165, 166, 199, 226, 317,  
 357, 363, 367, 368.  
 Metaponto, 148, 167.  
 Metropolitana di Napoli, 359.  
 Mezzatesta Vittorio, 354.  
 Mezzocorona, 294.  
 Mezzolombardo, 294.  
 Micca, 223, 231.

- Milano, 4, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 60, 63, 66, 81, 90, 91, 95, 98, 104, 107, 117, 122, 147, 149, 151, 174, 178, 202, 209, 219, 244, 246, 265, 276, 283, 285, 286, 288, 239, 292, 313, 314, 342, 343, 360, 365, Milani Giovanni, ingegnere, 31, 32.
- Milesi, mons., 50, 52, 54.
- Mileto, 361.
- Mililotti, 23.
- Mililotti, maestro di musica, 31, 32.
- Milizia Ferroviaria, 352.
- Minard, 23.
- Mincio, 90.
- Minghetti Marco, 106, 115, 116, 111, 164, 173.
- Minutoli Tegrini Carlo, 41.
- Mirandola, 225, 293, 330, 363, 314, 366, 367.
- Miseglia, 338.
- Misilmeri, 223.
- Misterbianco, 232.
- Mocenigo, 27.
- Mocogno, 364.
- Modane, 70, 72, 80, 92.
- Modena, 61, 62, 63, 93, 95, 144, 145, 148, 167, 203, 224, 225, 235, 240, 286, 293, 318, 319, 360, 361, 362, 364, 370.
- Modica, 146, 247, 248.
- Mogadiscio, 335.
- Moie Volterrane, 96.
- Moignò, scenziato, 75, 76.
- Mola E., 29.
- Molteno, 358.
- Mombello, 225.
- Momo, 69.
- Monaco, 12.
- Monasterace, 167.
- Moncalieri, 342.
- Moncenisio, 64, 68, 70, 72, 75, 76, 77, 104, 108, 185.
- Monchiero, 224.
- Mondovì, 147, 168, 177, 188, 199, 226, 293.
- Monfalcone, 99, 294.
- Mongini, deputato, 154.
- Mongrando, 231, 293.
- Monreale (Sardegna), 162.
- Monreale (Sicilia), 331.
- Monselice, 165, 166, 199, 226.
- Montagnana, 226, 233.
- Monte Antico, 338, 359, 362, 363, 366.
- Montebamboli, 337.
- Montebello, 90.
- Montebelluna, 224, 233, 292.
- Montecarlo S. Salvatore, 44.
- Montelepre, 146.
- Montepascali, 204.
- Monteponi, 249, 294, 339, 365.
- Montepulciano, 360.
- Monterufoli, 338.
- Monte Santa Venere, 148.
- Montevarchi, 109.
- Montevecchio, 338.
- Monteverde, 247, 248.
- Montezemolo, ingegnere, 254, 262.
- Monti, 202, 224, 234, 294.
- Monti Coriolano, deputato, 157.
- Monza, 29, 35, 36, 83, 122, 125, 148, 223, 224, 265, 272, 285, 286, 342, 343, 358.
- Monzone, 358.
- Morana, deputato, 187, 193, 194.
- Mordini, deputato, 154.
- Moretta, 233.
- Mori, 247.
- Mortara, 78, 90, 92, 124, 149, 188, 199, 225.
- Mortara Augusto, 271.
- Mosca, 12.
- Mosca, ingegnere, 66.
- Motta di Livenza, 199, 226, 294, 359.
- Motta S. Anastasia, 331.
- Mottarone, 358, 361.
- Munch, 13.
- Mungivacca, 275, 293.
- Murlo, 338.
- Murray, 8.
- Mortara, 265.
- Mussolini Benito, Duce del Fascismo e Capo del Governo, 280, 282, 287, 290.
- Muzza (fiume), 90.

## N

Napoleone, 2, 12, 14.  
 Napoleone III, 36, 89.  
 Napoli, 4, 15, 19, 20, 21, 23, 25, 26,  
 57, 70, 91, 93, 96, 97, 99, 101, 102,  
 104, 113, 115, 122, 123, 124, 131,  
 133, 143, 144, 203, 204, 209, 219,  
 224, 226, 231, 247, 264, 265, 271,  
 272, 275, 280, 282, 293, 342, 365,  
 370.  
 Nardò, 223, 226, 272, 324, 358.  
 Narni, 188.  
 Naso Capo d'Orlando, 248.  
 Naters, 245.  
 Negretti Giovanni, ingegnere, 66, 68,  
 69, 70.  
 Neppi-Modona, 243, 274.  
 Nervo, deputato, 217.  
 Nettuno, 225.  
 Newcastle-on-Tyne, 4.  
 Nicolò, Imperatore di Russia, 12.  
 Nicosia 331.  
 Nicotera, 247, 248.  
 Nisco, deputato, 104, 120, 121.  
 Nizza, 108, 185, 198, 274.  
 Nizza Monferrato, 115, 124.  
 Nobili, ingegnere, 352.  
 Noccioli Ignazio, 168.  
 Nocera, 19, 20, 21, 23, 24, 188, 198,  
 204, 225, 272.  
 Nocera Tirrena, 198.  
 Nola, 23, 24, 25, 226, 293.  
 Norcia, 360, 362, 364.  
 Norris, 23.  
 Norvegia, 13, 179.  
 Noto, 146, 232, 233, 247.  
 Novara, 66, 69, 78, 81, 90, 92, 122,  
 187, 188, 191, 197, 198, 199, 224,  
 228, 246, 330, 365, 369.  
 Novellara, 363, 364.  
 Novi, 67, 79, 92, 265.  
 Novoli, 272.  
 Nunoz, duca di Rianzares, 53.  
 Nuoro, 234, 294, 328.  
 Nurri, 248.

## O

Occhieppo, 231.  
 Oderno, 232.  
 Oggiono, 224, 272.  
 Olanda, 10, 13, 276.  
 Oleggio, 225.  
 Olginate, 109.  
 Oliveri Tindari, 247.  
 Olmeneta, 133.  
 Olona, 226.  
 Opner, ingegnere, 338.  
 Ora, 366.  
 Orbetello, 114, 359, 365.  
 Oriago, 366, 367.  
 Oristano, 106, 136, 162, 202, 203.  
 Ormea, 199.  
 Orotelli, 234.  
 Orta, 69.  
 Orta Miasino, 233.  
 Orte, 55, 56, 122, 124, 144, 204, 283,  
 361.  
 Ortona, 24, 104, 109, 114.  
 Orvieto, 125.  
 Oschiri, 202.  
 Ospedaletto, 167, 177.  
 Ostellato, 358.  
 Ostenda, 151.  
 Ostia, 361, 364.  
 Otranto, 96, 167, 294, 324.  
 Ottaiano, 231, 247, 293.  
 Ovada, 248.  
 Ozieri, 106, 136, 203, 162, 247, 248.

## P

Pacifico Giuseppe Maria, 20.  
 Pacinotti, 285.  
 Paderno, 359.  
 Padova, 34, 35, 37, 125, 147, 165, 166,  
 168, 184, 201, 231, 289, 358.  
 Palau, 328, 366.  
 Palazzolo sull'Oglio, 168, 177, 265.  
 Paleocapa Pietro, 32, 68, 69, 75, 79,  
 152.

- Palermo, 96, 109, 113, 146, 148, 167,  
202, 209, 219, 223, 233, 293, 294.
- Palermo (Mons.) 52.
- Palestro, 36, 90.
- Pallanza, 69.
- Palmanova, 224, 234.
- Palmi, 326.
- Pamparà (marchese di), 78.
- Pantano, deputato, 256, 258, 260.
- Panzini Alfredo, 20.
- Paola, 198.
- Papin Denis, 6.
- Paratico, 168, 177, 265.
- Parigi, 11, 71, 101, 120, 131, 244.
- Parma, 59, 60, 61, 62, 63, 93, 95, 98,  
122, 178, 188, 189, 191, 198, 199, 223,  
225, 226, 272, 292, 318.
- Partinico, 146, 202, 224.
- Partito Nazionale Fascista, 284.
- Pasini, avvocato, 32.
- Passafonduto, 167, 178.
- Pastena, 109.
- Partenopoli, 248.
- Patti, 146, 188, 198, 248.
- Pavia, 65, 66, 92, 95, 102, 104, 108, 132,  
133, 199, 264, 265.
- Pausola, 226.
- Pavullo, 364, 370.
- Pawlowsk, 12.
- Peaio, 321, 322.
- Pecile, deputato, 157.
- Peel Roberto, 10.
- Penne, 365, 367.
- Perarolo, 322. ..
- Perazzi, deputato, 161.
- Peretola, 342.
- Pergola, 248, 249.
- Persiceto, 233, 274.
- Perugia, 44, 51, 97.
- Peruzzi Ubaldino, 97, 101, 102, 135,  
170, 173, 240.
- Pesaro, 51.
- Pesaro Maurogonato, deputato, 171.
- Pescara, 96, 104, 109, 112, 116, 123, 147,  
191, 365, 367, 369.
- Peschici, 365, 366, 367, 369.
- Peschiera, 90, 360, 361, 364, 365, 369.
- Pescia, 42, 44.
- Pescolanciano, 359.
- Pesto, 19.
- Petit, ingegnere, 115.
- Petitti Carlo Ilarione, 14, 23, 30, 32, 59,  
60, 63.
- Petraì Giuseppe, 193.
- Peverelli, march. Pietro, 145.
- Piacenza, 60, 61, 62, 80, 89, 91, 92,  
98, 102, 103, 122, 191, 244, 265, 272,  
365, 369.
- Piadena, 226, 248.
- Pianigiani Giuseppe, 40, 42, 43.
- Piastra, 338.
- Piatti G. B., 74.
- Piazzola, 358, 363, 364.
- Picerno, 201.
- Pichering Edoardo, 79.
- Piemonte, 4, 15, 66, 67, 204.
- Pietralcina, 225.
- Pietrarsa, 228.
- Pietrasanta, 98.
- Pietroburgo, 12.
- Pieve di Cadore, 294.
- Pinerolo, 79, 122, 133, 223, 225, 265.
- Pini, ingegnere, 336.
- Pino, 187, 191, 198, 199, 225.
- Pioda G. B., 155.
- Piombino, 189, 199, 232, 247, 338.
- Pio IX, 24, 50, 51, 53, 57, 58.
- Piove, 317, 318, 360, 363, 366, 368.
- Piovene, 224.
- Pirato, 177.
- Pisa, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 98, 122, 203,  
288, 367, 368.
- Pisa, senatore, 258.
- Pisciotta, 234, 248.
- Pisticci, 148, 167.
- Pistoia, 42, 44, 46, 47, 61, 91, 95, 115,  
191.
- Pizzo, 248.
- Plankol e C., 125.
- Po, 59, 63, 79, 115, 145, 363.
- Podestà, deputato 154.
- Poggibonsi, 292.
- Poggiomarino, 275, 293.
- Poggio Rusco, 271, 272, 274, 285, 286.

- Pola 178.  
 Pompei, 275.  
 Pontassieve, 108, 109, 198, 294, 358.  
 Pont Canavese, 292.  
 Pontebba, 125, 131, 156, 158, 167, 168, 185, 202.  
 Ponte della Selva, 223, 248, 292.  
 Pontedera, 41, 363.  
 Ponte Galera, 144, 168, 202, 204, 265.  
 Pontelagoscuro, 91, 95, 133.  
 Ponte nelle Alpi, 321.  
 Ponte Nossa, 358, 360.  
 Ponte S. Pietro Locate, 234.  
 Ponte Santa Venere, 199.  
 Ponte Trebbia, 98.  
 Ponte Tresa, 224, 226, 293, 360, 362.  
 Ponti Gaetano, banchiere, 62.  
 Pontremoli, 60, 234, 248.  
 Popoli, 112, 124.  
 Pordenone, 35.  
 Porlezza, 168, 203, 223, 224, 293, 362.  
 Porta a Massa, 97.  
 Porta Portese, 54, 55.  
 Portici, 25, 342.  
 Porto Ceresio, 243, 265.  
 Portocivitanova, 226.  
 Portocuso, 339.  
 Porto d'Anzio, 51, 223.  
 Porto di Magnavacca, 358.  
 Porto Empedocle, 167, 272.  
 Portogallo, 276.  
 Portogruaro, 199, 224, 233, 234, 292, 294, 359.  
 Portomaggiore, 223, 292, 320.  
 Porto Palma, 359.  
 Porto San Giorgio, 272, 336.  
 Porto S. Stefano, 359, 365.  
 Porto Torres, 106, 136, 163, 293.  
 Portovesme, 294.  
 Posillipo, 70.  
 Postdam, 12.  
 Postumia Grotte, 294.  
 Potenza, 96, 107, 124, 181, 185, 199, 201, 232, 249, 326.  
 Pozzo (maggiore), 65.  
 Pozzuoli, 70, 224, 293.  
 Pracchia, 109, 115, 191, 361, 362, 364, 368.  
 Praer, 29.  
 Praga, 157.  
 Praia d'Aleta Tortora, 248.  
 Prata Pratola, 247.  
 Prato, 42, 44, 61.  
 Prati Giovanni, 193, 253.  
 Pratovecchio, 233, 292.  
 Precenico, 362, 369.  
 Predappio, 367, 370.  
 Predazzo, 166.  
 Predil, 157.  
 Premeno, 362, 364.  
 Prè Saint Didier, 298, 366.  
 Primolano, 131, 198, 272, 294, 357.  
 Principe di Butera, 68.  
 Principe di Carignano, 68.  
 Prinetti, deputato, 267, 285.  
 Priola, 234.  
 Protche G. L., ingegnere, 51, 90, 115.  
 Provincia di Ascoli Piceno, 223.  
     "    "    Bari, 324.  
     "    "    Bergamo, 223,  
     "    "    Bologna, 168, 223, 304, 320.  
     "    "    Brescia, 178.  
     "    "    Como, 223, 313.  
     "    "    Cremona, 178.  
     "    "    Lecce, 324.  
     "    "    Mantova 224.  
     "    "    Milano 313.  
     "    "    Modena 203, 224, 330.  
     "    "    Padova, 224, 231.  
     "    "    Parma, 223.  
     "    "    Reggio E., 223, 232.  
     "    "    Torino, 342.  
     "    "    Udine, 224, 315, 316.  
     "    "    Venezia, 317.  
     "    "    Verona, 168.  
     "    "    Vicenza, 177, 317.  
 Prussia, 69, 153.  
 Puccini, deputato, 172.  
 Puccini, ingegnere, 336.  
 Pugliano, 293.  
 Puglie, 191, 204.  
 Putignano, 249, 275, 293, 295.  
 Putzer de Reibegg, 29.

## R

- Raddusa Agira, 149.  
 Radicena, 361.  
 Raffaldi, generale, 352.  
 Rampset, 5.  
 Ranalli, 116.  
 Ranco, ingegnere, 68, 73.  
 Randazzo, 232, 331.  
 Ranieri (Arciduca), 29.  
 Rapolla Lavello, 247.  
 Rasponi, deputato, 98.  
 Rattazzi Urbano, 137, 165.  
 Ravenna, 51, 97, 109, 123, 189, 199, 226, 234.  
 Regalbutto, 331.  
 Reggio C., 96, 183, 188, 198, 209, 226, 288.  
 Reggio E., 59, 61, 125, 133, 144, 191, 223, 224, 232, 257, 292, 263.  
 Regio Ispettorato Generale delle Ferrovie, 265.  
 Reinfeld Adolfo, 125.  
 Reno, 51, 115.  
 Renzato, 368.  
 Resiutta, 201, 202.  
 Reynol, 5.  
 Rezzato, 292.  
 Rho, 95, 98.  
 Ricadi, 248.  
 Ricasoli Bettino, 95, 104.  
 Ricotti Cesare Francesco, generale, 218.  
 Rieti, 123, 147, 188, 198, 223.  
 Rifredi, 248.  
 Rimini, 189, 199, 234, 298, 360, 362, 367, 369.  
 Riolo, 360.  
 Rionero Atella Rip., 247, 249.  
 Riposto, 232, 293.  
 Riva, 247, 366.  
 Rivarolo, 202, 231, 292, 342.  
 Rivoli, 342.  
 Robbio, 225.  
 Roberti, Cardinale, 52.  
 Roberti Mons. (Uditore della R. C. A.), 50.  
 Roberti (sindaco di Cagliari), 135.  
 Robilante, 233.  
 Rocca di Corno, 225.  
 Rocapalumba, 188, 224.  
 Rocca Ravindola, 248.  
 Roccasecca, 188, 198, 244.  
 Roccella Ionica, 167.  
 Rocchetta S. Antonio, 225, 232, 247.  
 Rocchette, 316, 317, 367.  
 Rochonnet Ernesto, 244.  
 Rogoredo, 108.  
 Rolo, 330, 364, 366.  
 Roma, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 91, 96, 97, 98, 115, 122, 124, 131, 133, 134, 143, 158, 183, 191, 198, 203, 204, 209, 219, 233, 234, 248, 262, 265, 271, 272, 280, 284, 342, 359, 361, 363, 364, 368, 369.  
 Romagna, 93, 97, 114.  
 Romagnano, 167, 198, 201, 225.  
 Ronago, 178.  
 Roskilde, 13.  
 Rossano, 149.  
 Rossi Achille Antonio, 20.  
 Rota Cesare, 271.  
 Rothschild, 36, 94, 102, 104, 127, 170, 172, 173.  
 Rouen, 11, 12.  
 Rovato, 168, 202, 359, 367, 368.  
 Rovereto, 366.  
 Rovigo, 125, 129, 133, 165, 168, 177, 178.  
 Rumenia, 276.  
 Russi, 360.  
 Russia, 12, 275.

## S

- Sabbatini e Martinet, 24.  
 Sachs Isidore, 84, 190.  
 S. A. E. R. di Verona, 302, 348.  
 Sagliano, 223, 231, 293.  
 Saint-Didier, 192.  
 Saint-Etienne, 12.  
 Saint Jean-de-Maurienne, 80.  
 Saint-Vincent, 192.  
 Sala Consilina, 233.  
 Saladini, Deputato, 195.  
 Salamanca (marchese di), 131.

- Salarco, 98.  
 Salaris, deputato, 137, 164, 182.  
 Salemi, 331.  
 Salerno, 24, 25, 96, 104, 124, 181, 188,  
 189, 199, 244, 274, 361.  
 Saline di Volterra, 109, 203.  
 Salmanassar III, 70.  
 Saltino, 243, 293, 370.  
 Saluzzo, 78, 92, 226, 232, 247.  
 Sambuci, 226.  
 Samminiattelli, deputato, 159.  
 Samo, 70.  
 Sampierdarena, 67, 248.  
 S. Basilio, 148.  
 S. Benedetto del Tronto, 96, 97, 198,  
 165.  
 S. Bernardino, 70.  
 S. Bernardo, 70.  
 San Candido, 280, 294.  
 San Carlo, 243, 275, 293, 294.  
 San Donà di Piave, 199, 226, 233.  
 San Felice sul Panaro, 274, 285.  
 San Filippo, 146.  
 San Filippo Archi, 234.  
 San Gavino, 162, 338.  
 San Giorgio di Novaro, 234, 249, 292.  
 San Giovanni Bianco, 362, 364.  
 San Giovanni in Persiceto, 243, 318,  
 319.  
 San Giuliano del Sannio, 225.  
 San Giuseppe di Cairo, 167.  
 San Giuseppe, (Savona), 359.  
 San Giuseppe Vesuviano, 247, 275, 293.  
 San Gottardo, 70.  
 Sangritana, 358, 361, 363.  
 San Leone, 338.  
 S. Marcello, 361, 362, 364, 368.  
 San Marino, 298, 367, 369.  
 San Martino, 37, 90, 362, 364.  
 San Nicolò, 98.  
 S. Pier D' Arena, 75.  
 S. Pietro del Carso, 294.  
 S. Pietro in Casale, 272.  
 S. Quirico, 360.  
 S. Sepolcro, 208, 330.  
 S. Severino, 24, 25, 96, 97, 108, 115, 122,  
 123, 124, 189, 199, 234.  
 San Severo, 104, 365, 366, 367, 369.  
 Santa Barbara, 223, 272.  
 Santa Caterina, 188.  
 Santa Caterina Xirbi, 177, 225.  
 Santa Croce, 193.  
 Santangelo Nicola, 19.  
 Santa Passera, 54.  
 Sant'Arcangelo, 199, 272.  
 S. Ellero, 243, 293, 370.  
 S. Eufemia Biforcazione, 248.  
 S. Eufemia Marina Gizzeria, 248.  
 Santhià, 80, 92, 122, 246, 247, 265, 275,  
 292.  
 Santo Spirito, 148, 266, 362.  
 San Vito, 294, 359.  
 San Zeno Folzano, 133, 248.  
 Saporito, deputato, 259, 260.  
 Saracco Giuseppe, 218, 229.  
 Sardegna, 91, 93, 106, 135, 162, 163, 204,  
 298, 335.  
 Sarno, 24, 26, 96, 275, 293.  
 Saronno, 178, 202, 223, 224, 226, 249,  
 292, 313, 314, 342, 369.  
 Sarti Giulio, 29, 30.  
 Sarti Telesforo, 194.  
 Sarzana, 109, 188, 198.  
 Sassano Tegiario, 234.  
 Sassari, 106, 136, 163, 209, 234, 294,  
 327, 328.  
 Sassi, 224.  
 Sassuolo, 203, 224, 225, 232, 292, 293,  
 367.  
 Savigliano, 78, 92.  
 Savoia, 72, 79, 80, 107, 108.  
 Savona, 98, 122, 123, 143, 147, 148, 167,  
 168, 185, 359.  
 Savorgnan di Brazzà, 6, 7.  
 Scandiano, 224, 232, 292.  
 Scarabelli Carlo, ingegnere, 51, 59.  
 Schettino, 331.  
 Schio, 165, 166, 168, 177, 224, 226, 293,  
 316, 317, 367.  
 Schmitz Carlo, 47.  
 Schupfer, ingegnere, 336.  
 Scialoja Antonio, 127.  
 Sciard Charles, 91, 120, 121.  
 Scicli, 146.

- Scordia, 232, 247.  
 Scrivia, 68.  
 Segni Paliano, 108, 247.  
 Seguin, 7.  
 Seismit-Doda Federico, 187.  
 Sella Quintino, 116, 119, 127, 137, 144,  
 170, 171, 173, 174, 210.  
 Semenza Gaetano, 106.  
 Sempione, 70, 188, 198, 244, 246, 288.  
 Senn Pietro & C. (Casa bancaria di Li-  
 vorno), 30.  
 Seraing, 74.  
 Serbariu, 163.  
 Seregno, 224, 292.  
 Sermide, 234.  
 Serpi, deputato, 137.  
 Serravalle, 67.  
 Serristori conte Don Luigi, 40.  
 Sesia, 225.  
 Sesto Calende, 95, 113, 114, 125, 198,  
 199, 225.  
 Sestri Levante, 167.  
 Sestri Ponente, 342.  
 Settimo Torinese, 202, 292.  
 Seveso, 292.  
 Sgurgola, 143.  
 Sheffield, 5.  
 Sibari, 178.  
 Sicignano, 233.  
 Sicilia, 91, 93, 96, 106, 107, 113, 131,  
 139, 204, 271, 298, 355.  
 Sieben, ingegnere, 115.  
 Siena, 42, 44, 57, 95, 359, 362, 363, 366.  
 Siliqua, 163, 361, 363, 364, 367.  
 Sinalunga, 44, 98, 359, 363, 364, 366.  
 Sinopoli, 326.  
 Siracusa, 96, 113, 139, 146, 167, 189, 232,  
 233, 360, 362, 363, 368, 369.  
 Sismonda Angelo, geologo, 73, 155.  
 Società Bolognese, 59.  
 Società Briantea, 83.  
 Soc. Costruzioni Esercizio Ferrovie (C. E.  
 F.), 307, 331.  
 Società Elettriche Romagnole, 302.  
 Soc. Elettro-Ferroviana Ital. 305.  
 Soc. Emiliana di Ferrovie, Tranvie,  
 Automobili, 304.  
 Soc. Ferr. Agnone-Pescolanciano, 310.  
 Soc. Ferrovia Alto Pistoiese, 309.  
 Soc. Ferr. Appennino Centrale, 309.  
 Società Ferrovia Aretina, 92.  
 Soc. Ferr. Centrale e Tranvie del Ca-  
 navese, 231, 301.  
 Soc. Ferrovia del Gottardo, 155.  
 Soc. Ferrovia delle Dolomiti, 308, 321,  
 322, 323.  
 Soc. Ferrovia del Renon, 308.  
 Soc. Ferrovia di Novara, 274.  
 Soc. Ferrovia di Savona, 132.  
 Soc. Ferr. Elettrica Transatesina, 302.  
 Soc. Ferr. Elett. Val Flemme, 308.  
 Soc. Ferr. Elett. Valle Brembana, 302.  
 Soc. Ferrovia di Valle Seriana, 302.  
 Soc. Ferr. Intra-Premeno, 307.  
 Soc. Ferr. Marmifera Privata di Carrara,  
 338.  
 Soc. Ferr. Massa M.-Follonica Porto,  
 305.  
 Soc. Ferr. Monza-Molteno-Oggiono, 302.  
 Soc. Ferr. Padova-Piazzola, 303.  
 Soc. Ferr. Rezzato-Vobarno, 302.  
 Soc. Ferr. Santuario N, S. della Guar-  
 dia, 307.  
 Soc. Ferr. Suzzara-Ferrara, 303.  
 Soc. Ferr. Voghera-Varzi, 301.  
 Società Ferroviaria, 306.  
 Soc. Ferr. Giura-Simplon, 244.  
 Soc. Ferr. Adriatico-Appennino, 309.  
 Soc. Ferr. Complem. della Sardegna,  
 312, 327, 328.  
 Soc. Ferrovie di Chieti, 309.  
 Soc. Ferr. Economiche Bari-Barletta,  
 331.  
 Soc. Ferr. Economiche di Bruxelles,  
 223, 231.  
 Soc. Ferr. Economiche di Schio, 224,  
 316, 317.  
 Soc. Ferr. Alta Valtellina, 302.  
 Soc. Ferr. Elettriche Abruzzesi, 309.  
 Soc. Ferr. Elettriche Biellesi, 307, 330.  
 Soc. Ferrovie Lucchesi, 44, 45, 46.  
 Soc. Ferrovie Marchigiane, 309.  
 Soc. Ferrovie Meridionali Sarde, 312.  
 Soc. Ferrovie Napoletane, 306.



- Soc. Ferrovie Nord Milano, 301, 313, 314, 315.
- Soc. Ferrovie Roma Nord, 305.
- Soc. Ferrovie Salentine, 324.
- Soc. Ferr. Secondarie Sarde, 231, 235.
- Soc. Ferr. Secondarie Siciliane, 312.
- Soc. Ferrovie Torino, Nord, 301.
- Soc. Ferr. Tranvie del Mezzogiorno, 306.
- Soc. Ferr. Vicinali (Roma), 310.
- Soc. Industriale e Ferroviaria, 303.
- Soc. Interprovinciale Piemontese di Saluzzo, 348.
- Soc. Italiana di Ferrovie e Tranvie, 304.
- Soc. Ital. Ferr. e Funicolare Vesuviana, 311.
- Soc. Ital. Ferr. del Sud Est, 306, 323, 324, 325, 326, 327.
- Soc. Ital. Imprese ferroviarie e Lavori Pubblici, 305.
- Soc. Italiana Strade Ferrate Sovvenzionate, 306.
- Soc. Jakson, Brassey ed Henfrey, 78.
- Soc. La Ferroviaria Italiana, 305.
- Soc. Naz. di Ferrovie e Tranvie, 302, 305.
- Società Nord Vicenza, 317.
- Società Parmense, 59.
- Soc. Prealpina di Trasporti, 307.
- Soc. Reale della Strada Ferrata Genova-Piemonte-Confine Lombardo, 65.
- Società Santerno An. Ferroviaria, 304.
- Soc. Siciliana di Lavori Pubblici, 312.
- Soc. Strada Ferrata Centrale Toscana, 43, 44, 46, 48, 92, 95, 160.
- Società Strada Ferrata di Biella, 301.
- Soc. Strada Ferrata Leopolda, 45, 46, 47, 48.
- Soc. Strada Ferrata Maria Antonia, 45, 46, 48.
- Soc. Strada Ferrata Piacenza-Stradella, 79.
- Soc. Strada Ferrata Pio Centrale, 53, 55, 56, 57, 58.
- Soc. Strade Ferrate Alta Italia, 120, 121, 124, 129, 132, 133, 143, 148, 158, 166, 169, 170, 172, 176, 182, 206, 207, 208, 228.
- Soc. Strade Ferrate Alta Italia e del sud Austria, 89.
- Soc. Strade Ferrate Calabro-Lucane, 131.
- Soc. Ferrovie Calabro-Sicule, 182.
- Soc. Strade Ferrate della Rete Adriatica, 214, 215, 216, 219, 231, 235, 243, 255, 256, 260, 263, 264, 286, 295.
- Soc. Strade Ferrate della Rete Meditterranca, 213, 214, 215, 216, 219, 231, 232, 235, 244, 246, 255, 256, 260, 261, 263, 264, 295, 310, 330, 331, 332, 333.
- Soc. Strade Ferrate della Rete Sicula, 213, 214, 215, 216, 219, 231, 232, 235, 256, 260, 263, 264, 295.
- Soc. Strade Ferrate dell'Austria e della Venezia, 95.
- Soc. Strade Ferrate Livorno, 97, 98.
- Soc. Strade Ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale, 92, 95, 108, 121.
- Soc. Strade ferrate Lombardo-Venete, 36, 61.
- Soc. Strade Ferrate Meridionali, 104, 109, 116, 118, 123, 124, 129, 132, 133, 147, 148, 166, 179, 182, 206, 207, 213, 214, 223, 224, 232, 243, 244.
- Soc. Strade Ferrate Romane, 53, 97, 115, 122, 123, 124, 129, 131, 133, 140, 141, 142, 143, 158, 159, 161, 169, 179, 182, 191, 203, 206, 207, 208, 228.
- Soc. Strade Ferrate Sarde, 132, 136, 137, 138, 182, 203, 312, 328.
- Soc. Strade ferrate secondarie Meridionali, 310.
- Soc. Strade Ferrate Vittorio Emanuele, 76, 79, 80, 92, 107, 124, 129, 131, 139.
- Soc. Subalpina di Imprese Ferroviarie, 307, 310.
- Soc. Torinese delle Tranvie Intercomunali, 347.
- Soc. Tranvia Novi Ligure-Ovada, 231.
- Soc. Tranvie Elettriche Breseia, 347.
- Soc. Tranvie e Ferr. Elettriche di Roma, 348.

- Società Tranvie Vicentine, 348.  
 Soc. Trazione e Ferr. Elettriche Tos-  
 scane, 305.  
 Soc. Trazione Elettrica Lombarda, 347.  
 Soc. Varesina Imprese Elettriche 307.  
 Soc. Veneta di Imprese e Costruz. Pub-  
 bliche, 224, 235, 303, 305, 308, 315,  
 316, 317, 318, 319, 320, 321, 348.  
 Soc. Veneto-Emiliana di Ferrovie e  
 Tranvie, 303, 309.  
 Soëmering, 151.  
 Solarco, 108.  
 Solferino, 37, 90.  
 Soluk, 335.  
 Sommeiller Germano, ingegnere, 74, 77.  
 Soncino, 360, 367, 368.  
 Sondrio, 181, 188, 193, 198, 226, 274.  
     285., 292, 367.  
 Sonnino Sidney, 269.  
 Sora, 247, 248.  
 Soresina, 108, 360, 363, 364.  
 Sorgono, 234, 294, 328.  
 Sorso, 274, 328, 366.  
 Sospello, 274.  
 Spagna, 11, 12, 276.  
 Sparanise, 199, 232, 247.  
 Spaventa Silvio, 161, 164, 173, 194.  
 Speroni, deputato, 154, 161.  
 Spezia, 122, 188, 191, 198, 272.  
 Spezzano Albanese, 178, 326.  
 Spilimbergo, 199, 248, 272, 359.  
 Spina, 167, 178.  
 Spinazzola, 232, 248.  
 Spirito, deputato, 267.  
 Spluga, 151, 152.  
 Spoleto, 360, 362, 364.  
 Stati Uniti d'America, 13, 275.  
 Sthepenson Roberto, 10, 23, 40.  
 Stia, 224, 233, 292, 320.  
 Stiria, 156.  
 Stockton, 8.  
 Stoppani (geologo), 155.  
 Strada Veraldi, 198.  
 Stradella, 79, 91, 98, 199.  
 Strasburgo, 11.  
 Stresa, 358, 361.  
 Strona, 223, 231.  
 Stuart R., 6.  
 Subiaco, 231, 274, 293.  
 Südbahn, 170, 172.  
 Suez, 152.  
 Sulmona, 112, 124, 187, 191, 198, 199,  
     232, 233, 247.  
 Superga, 224.  
 Susa, 70, 78, 80, 92, 107, 116, 122.  
 Susani, deputato, 104.  
 Suzzara, 223, 224, 225, 292, 318.  
 Svizzera, 12, 13, 69, 153, 154, 155, 179,  
     244, 276.  
 Svezia, 13, 179.  
 Svezia e Norvegia 276.
- T
- Tagiura, 335.  
 Tajani Filippo, 9, 247.  
 Talabot Paolino, 96, 97, 101, 102, 104.  
 Tanaro, 68.  
 Taormina, 133.  
 Taranto, 24, 96, 139, 148, 189, 198, 233,  
     365, 367.  
 Tarvisio, 125, 156, 289.  
 Tedesco, deputato, 237, 255, 258, 259,  
     260, 261, 263.  
 Telese, 123, 147.  
 Tempio, 234, 294, 328, 366.  
 Teramo, 148, 189, 198, 226, 265.  
 Termini I., 113, 139, 188, 198.  
 Termoli, 123, 147, 189, 198, 225.  
 Terni, 55, 56, 122, 143, 198, 223, 225,  
     358, 361, 363.  
 Terontola, 204, 283.  
 Terracina, 199, 232, 247.  
 Terranova di Sicilia, 247, 248.  
 Terranova Pausania, 106, 136, 162, 203,  
     223, 224, 225, 293, 327.  
 Terrasini, 146.  
 Tessenei, 335.  
 Teverone, 143.  
 Tezze, 272.  
 Thiene, 165, 166, 316, 317.  
 Thiers, 9, 49.  
 Ticino, 92, 98, 107, 122.  
 Tirano, 292, 367.

- Tirreno, 25, 117.  
 Tirso, 234, 248, 294, 328.  
 Tivoli, 226, 233, 342.  
 Tolmezzo, 316.  
 Tonelli, deputato, 104.  
 Tonetti, ingegnere, 336.  
 Tora Presenzano, 98, 109.  
 Torino, 60, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 72, 78,  
 79, 80, 81, 92, 98, 101, 107, 116, 122,  
 124, 147, 188, 206, 209, 219, 246,  
 265, 288, 292, 342, 362.  
 Tormini, 368.  
 Torre Annunziata, 22, 26, 96, 98, 224,  
 226, 265, 293, 368.  
 Torre (Commissario), 280.  
 Torrebelvicino, 224, 226, 293.  
 Torreberretti, 92, 108, 265.  
 Torre del Greco, 22.  
 Torregaveta, 293, 365.  
 Torrenieri Montalcino, 124.  
 Torre Pellice, 133, 225, 265.  
 Torretta, 146.  
 Torrita, 44, 95, 98.  
 Tortoll, 248.  
 Tortona, 79, 92, 243, 265, 280, 292.  
 Toscana, 27, 93, 95, 114, 133, 204.  
 Trabbia, 114.  
 Tramezzina, 168.  
 Trani, 114, 124.  
 Trapani, 146, 148, 181, 202, 281, 293,  
 294.  
 Tranvie Provinciali Cremonesi, 347.  
 Trebisacce, 148, 149.  
 Trelat, ingegnere, 83.  
 Tremezzina, 203.  
 Trento, 99, 165, 249, 272, 294.  
 Treponti, 368.  
 Treviglio, 32, 35, 36, 95, 108, 168, 202.  
 Trevisani Renato, 354.  
 Treviso, 35, 147, 165, 166, 168, 184,  
 188, 193, 198, 199, 201, 203, 225, 226.  
 Trevictik, 8.  
 Trezzi Ambrogio, dottore, 62.  
 Trezzi, deputato, 104.  
 Tricarico, 201.  
 Tricase, 324.  
 Trieste, 28, 40, 244, 288, 289, 294.  
 Tripoli, 335.  
 Tripolitania, 335.  
 Trofarello, 67, 168, 177.  
 Tronto, 25, 57, 104, 106.  
 Tsarkoie-Selo, 12.  
 Tuoro, 168.  
 Turchia, 276.  
 Tusa, 248.
- U
- Udine, 37, 99, 125, 156, 158, 167, 168,  
 224, 233, 234, 289, 292, 315.  
 Ufficio Speciale delle Ferrovie, 271, 290,  
 315.  
 Ufficio Studi Locomotive, 282.  
 Umana, deputato, 164, 182.  
 Umbertide, 330, 358, 361, 363, 368.  
 Umberto I, 155, 192.  
 Umbria, 93, 96, 204.  
 Urbino, 51, 199, 249, 272.  
 Usmate Carnate, 234.  
 Ussassai, 248.
- V
- Vada, 109, 265.  
 Valdès de Los Rios Felice, 53.  
 Valenza, 79, 92, 122.  
 Valerio Lorenzo, deputato, 98, 119.  
 Valico di Campotenesse, 326.  
 Valico di Prestieri, 326.  
 Vallata della Brenta, 166.  
 Vallata della Dora, 70.  
 Vallata dell'Arc. 70, 73.  
 Vallata del Metauro, 272.  
 Vallata del Polcevera, 67.  
 Vallata del Riccio, 67.  
 Vallata del Rodano, 224.  
 Valle d'Aosta, 192.  
 Valle del Cerreto, 133.  
 Valle del Diano, 198.  
 Valle del Fella, 156.  
 Valle della Borbora, 67.  
 Valle della Doria Riparia, 73.  
 Valle dell'Arno, 115.  
 Valle della Scrivia, 65, 67.

- Valle della Trivera, 67.  
 Valle del Noce, 198.  
 Valle del Piave, 103.  
 Valle del Po, 122, 191,  
 Valle della Roya, 274.  
 Valle del Tanaro, 67.  
 Valle del Ticino, 69.  
 Valle Mosso, 231, 247, 293.  
 Valli del Boite, 321.  
 Valmorea, 365, 369.  
 Val Pusteria, 321.  
 Valsavoia, 189, 199.  
 Valtellina, 285.  
 Vanicelli Casoni, Cardinale, 51.  
 Vaprio d'Adda, 342.  
 Varallo, 188, 198.  
 Varallo Sesia, 233.  
 Varsavia, 12, 156.  
 Varé e Wagner (Società), 35.  
 Varé Francesco, 30.  
 Varese, 108, 114, 125, 126, 233, 243,  
 265, 286, 292, 313, 314.  
 Varzi, 358, 361, 365, 368.  
 Vaucamps Alberto, 178, 202.  
 Vedano, 226.  
 Velani Luigi, senatore, 352.  
 Velletri, 58, 108, 143, 199, 232, 247.  
 Venafro, 233.  
 Veneto, 125, 130, 164, 183.  
 Venezia, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 60,  
 63, 151, 153, 157, 165, 204, 209, 244,  
 272, 317.  
 Venosa, 109.  
 Ventimiglia, 198, 272, 274, 281.  
 Ventoso, 223.  
 Venturelli, deputato, 125.  
 Vercelli, 79, 90, 92, 122, 188, 199, 225.  
 Vergato, 108, 109.  
 Verona, 32, 34, 35, 37, 99, 144, 145, 165,  
 168, 180, 199, 209, 219, 231, 234, 271,  
 272, 280, 292.  
 Vesuvio, 293.  
 Vezzano, 234.  
 Viareggio, 98, 143, 199, 234.  
 Vicenza, 32, 34, 35, 147, 166, 168, 177,  
 201,  
 Vienna, 12, 13, 29, 103, 156, 157, 284.  
 Vietri, 26, 96, 98.  
 Vievola, 249, 272.  
 Vigone, 226.  
 Vigevano, 78, 92, 98, 122, 124, 147, 149,  
 265.  
 Vignale, 225.  
 Vignola, 224, 233, 293, 367, 368.  
 Villacidro, 328, 360.  
 Villafranca, 67.  
 Villafrati, 233.  
 Villaggio Duca degli Abruzzi, 335.  
 Villamar, 328.  
 Villanova, 293.  
 Villanovatulo, 248.  
 Villa Pernice, deputato, 161.  
 Villasantina, 316, 358, 366, 370.  
 Villasor, 106.  
 Villarosa, 177.  
 Villa S. Giovanni, 226.  
 Vinchiaturò, 225.  
 Visconte, ingegnere, 314.  
 Visconti di Modrone, duchessa Gio-  
 vanna, 62.  
 Visconti Venosta Giovanni, 4.  
 Vitali Giuseppe, 42.  
 Viterbo, 183, 189, 199, 233, 248,  
 265, 358, 361, 363, 368, 369.  
 Vitruvio, 5.  
 Vittorio, 165, 166, 193, 202, 203, 294,  
 321.  
 Vittorio Emanuele II, 36, 68, 70,  
 96, 80, 104, 106, 109, 110, 143.  
 Vittorio Emanuele III, 171.  
 Vittorio Veneto, 292.  
 Vivian, 8.  
 Vizzini, 360, 362, 363, 368, 369.  
 Vobarno, 292.  
 Voghera, 90, 102, 103, 104, 132, 264,  
 265, 280, 361, 365, 368.  
 Volta Zanino, 29.  
 Volterra, 358.  
 Voltri, 79, 92, 148.  
 Volturò, 25.  

W

 Wagner Sebastiano, 30.

## W

Wagram, 12.  
Watt James, 6.  
Werner Siemens, 285.  
Württemberg, 151, 153.

## J

Jork, ingegnere, 52.

## Z

Zab (fiume), 70.  
Zanardelli Giuseppe, 154, 183, 255, 257,  
258.  
Zeppa, deputato, 193.  
Zini Luigi, 253.  
Zollino, 148, 189, 199, 226, 265, 294,  
324, 335.  
Zuel, 321, 322.  
Zurigo, 13.

---









UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA



3 0112 061939911



PREZ

Ed. A. GIUFFRÈ

Lire 100.-