

dacato. Non ci dobbiamo però dissimulare le difficoltà che s'incontreranno nell'ottenere la concessione della Porta; e la quasi impossibilità di avere da essa alcuna garanzia chilometrica per le linee da costruire.

Altri ostacoli troveremo da parte della Francia, perchè l'imprenditore francese della linea di Salonicco, signor Vitali, ha presentato alla Porta, con intenti diversi dai nostri, taluni progetti per la congiunzione della linea di Salonicco alla Bulgaria.

Darò notizia confidenziale del presente rapporto al regio agente diplomatico in Sofia.

T. CATALANI.

(Annesso).

Il R. Agente e Console generale in Sofia al R. Ambasciatore in Costantinopoli.

Sofia, 28 gennaio 1895.

Signor ambasciatore,

Il regio ministero mi ha dato ordine di concertare la mia azione con quella di Lei a proposito del tanto desiderato annodamento delle ferrovie bulgare alla linea ottomana conducente a Salonicco, ed io compio il dovere di scriverle ciò che penso e ciò che so, circa questo affare.

Come a Lei è già noto, il detto annodamento può aver luogo per la Bulgaria, o dal lato di ponente, o da quello di mezzogiorno, col prolungamento, cioè, del breve tronco Sofia-Pernik sino al confine turco, o per Kustendil nella direzione di Egri-Palanka, o invece per Dubnitza nella direzione di Dzumajà-Serès. Il governo bulgaro, siccome già ne informai il regio ministero, è disposto a costrurre, quando che sia, o l'uno o l'altro di quei prolungamenti, avendone già ottenuto la facoltà dalla Sobranie ed avendo anche in pronto il denaro per quella, come per molte altre linee di vie ferrate (per le quali pure si è procurata l'autorizzazione dell'assemblea), mercè il residuo del prestito ottenuto due anni or sono dalla *Länderbank* di Vienna. A quella costruzione si metterà mano tostochè dal lato della Turchia verrà stabilito verso quale dei due punti suaccennati del confine, l'annodamento deve aver luogo, e per la medesima si procederà in via d'appalto, come per le altre ora in corso, nè quindi occorre che una società qualsiasi abbia a presentarsi per farsi concessionaria della linea, potendo bastare, a suo tempo, il semplice intervento di un intraprenditore di lavori, quali ne abbondano, e nel paese, e fuori.

Resta dunque solo a provvedere per l'altra parte della linea, quella cioè sul territorio ottomano. Per essa sarà necessaria, se non vado errato, una concessione, sia ad una società già esistente, sia ad una nuova, non essendo, costà, disposto, a quanto parmi, lo Stato a intraprendere lavori di questo genere per proprio conto.

Convieni esaminare, pertanto, innanzi tutto, dal punto di vista degli interessi italiani, quale abbia ad essere il vero obiettivo di siffatta concessione.

Non v'ha dubbio che se, in tale circostanza, diventasse possibile la costituzione di una società ferroviaria, la quale si proponesse per iscopo, non solo di annodare le ferrovie bulgare alle ottomane da quella parte, ma ben anche di prolungare queste ultime, e precisamente la nuova linea Salonico-Monastir, fino all'Adriatico, quell'impresa dovrebbe ricevere tutte le nostre preferenze e tutto il nostro appoggio. Ma poichè l'ottimo è nemico del bene, e poichè le difficoltà ed i rischi di quel prolungamento mi sembrano tali da poter allontanare troppi aspiranti da simile impresa, io sarei del parere che, per ora almeno, sia più giovevole ai nostri interessi il limitare il programma al più modesto compito dell'annodamento bulgaro-ottomano, accontentandoci dei vantaggi che possono derivare, e certamente deriveranno, al nostro commercio dal poter far scalo a Salonico per le sue relazioni con questa parte della penisola balcanica, senza dover poi, come ora, far viaggiare le mercanzie fino a Nisch per incontrarvi le ferrovie conducenti nel principato. Il prolungamento da Monastir all'Adriatico potrà formare l'oggetto di una impresa ulteriore, ma noi intanto avremo già potuto, per la detta via di Salonico, far concorrenza sui mercati bulgari ai prodotti austro-ungarici, non essendo più costretti, come ora, a far percorrere ai prodotti nostri un così lungo tragitto ferroviario, sia dalla parte stessa di Salonico, sia totalmente per la via di terra, attraversando il territorio rivale.

Ristretta la questione entro quei limiti, fa d'uopo, inoltre decidere, per prima cosa, se si debba promuovere di preferenza la costruzione della ferrovia ottomana verso la frontiera bulgara occidentale, od invece quella verso il confine meridionale. La prima, quella cioè che passerebbe da Egri-Palanka e andrebbe a congiungersi a Kumanoyo colla linea Uskub-Salonico, sembra doversi prescegliere per vari motivi. Essa infatti presenta sull'altra di Dzumajà-Serès, i seguenti vantaggi:

1° Ha una lunghezza che mi pare potersi calcolare di soli settanta chilometri circa, mentre l'altra ne dovrebbe contare un po' più del doppio;

2° Essa non entra nel cuore della Macedonia propriamente detta e quindi è meno atta ad incontrare ostacoli di natura politica dal lato della Porta, poco propensa a mettere i bulgari in contatto diretto con quelle popolazioni;

3° Essa non può suscitare gelosie da parte dei capitalisti austriaci proprietari della linea Uskub-Salonico, perchè, in luogo di far concorrenza alla medesima, come la farebbe una ferrovia nella valle della Struma, contribuirebbe invece ad aumentare il suo traffico, da Salonico alla stazione di congiungimento.

Ciò premesso, si tratta di trovare da chi, con quali mezzi e

con quali aiuti, possano venir costruiti quei settanta chilometri circa di ferrovia che intercedono fra il confine bulgaro dalla parte di Kustendil e la stazione di Komanoyo presso Uskub. Mi fu detto da questo ministro degli affari esteri che la compagnia concessionaria della linea ottomana Monastir-Salonicco-Dedcagatch-Rodosto, avrebbe già fatto qualche proposta al governo bulgaro, non concreta però, per l'allacciamento, in genere, delle ferrovie del principato a quelle ch'essa sta costruendo lungo le spiagge del mare Egeo, ma è da ritenersi, parmi, che tale allacciamento dovrebbe aver luogo, nelle intenzioni di quella compagnia, per la via di Serès-Dzumajà, trovandosi l'altra al di là della linea ferroviaria che le appartiene. Il governo bulgaro, così mi disse confidenzialmente il signor Natchovitch; non è alieno dal fare qualche sacrificio perchè l'impresa, in un modo o nell'altro, si compia. Alla prestazione d'una garanzia chilometrica, preferirebbe il pagamento d'una somma determinata a fondo perduto, e a questo pagamento preferirebbe la compera di un certo numero d'azioni della società che si avesse, per avventura, a costituire a quello scopo. La garanzia chilometrica presenterebbe inconvenienti trattandosi di ferrovia su territorio altrui, e il pagamento di una somma a fondo perduto troverebbe forse difficoltà ad essere approvato dalla Sobranie per lo stesso motivo. Colla compera d'una parte delle azioni, il signor Natchovitch crederebbe risolto il problema nel modo più acconcio. In ogni caso, si facciano delle proposte concrete e il governo bulgaro le sottoporrà ad esame, con tutto il desiderio di agevolare il compimento di un'opera che gli sta molto a cuore.

Eccole indicato, eccellentissimo collega, il mio pensiero ed il risultato delle recenti mie conversazioni ufficiose sull'affare di cui stiamo occupandoci. Tocca ora a Lei il vedere quale frutto pratico se ne possa ritrarre. Sarà cosa tanto difficile il riunire, alle condizioni suespresse, i capitali necessari per la costruzione della breve linea da me accennata, e l'ottenerne la concessione dalla Sublime Porta, benchè contrastata in altri tempi? A me parrebbe di no, ma forse m'inganno. In ogni modo aspetterò che Ella mi fornisca qualche positiva direzione prima di riparlare di tale argomento alle persone di questo governo.

RIVA.