

Ora, quando queste intelligenze vi sono nel paese, se mai manca la pratica, vi supplisce l'ingegno meridionale. Ond'è che, se quella linea del Biferno fu studiata dal cavaliere Giura, ed il cavaliere Giura vi diceva che le pendenze possono ridursi a minimissimi termini, poichè l'ascesa più alta era quella dalla parte precisamente vicina a Sepino, che io ricordo perchè si diceva che quello era il varco più alto degli Apennini, si riduceva appena alla pendenza di sedici su mille, pendenza che poteva ridursi a molto meno con opere di costruzione, ma opere che escludevano sempre i trafori.

Dunque, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, come tutti coloro che hanno parlato in favore della concessione, ha ritenuto che scopo principale di questa strada per le provincie meridionali, è non solo di congiungere l'Italia settentrionale coll'ultima provincia del regno, cioè a dire Otranto, poichè su questa grande linea nessuno disconviene...

SUSANI. Domando la parola.

GIACCHI. ... ma di congiungere il mare Adriatico col Tirreno; e se Napoli, come città ch'è fra le più cospicue d'Europa, e la più cospicua d'Italia per popolazione almeno, merita qualche considerazione, io non credo che sarà raggiunto lo scopo d'unire l'Italia settentrionale colla meridionale, se non quando si sarà riunita con Napoli.

Ora io domando: lo scopo sarà raggiunto quando noi, indubitabilmente ritenendo, e facendo un atto di fede sugli studi che diconsi fatti dall'architetto della compagnia Talabot, (ritenuti questi studi attualmente fatti), avremo sempre l'interruzione che deve aver luogo al colle armeno pel tunnel e l'interruzione che deve pure aver luogo a Conza per la gran galleria a costruirsi colà?

Certamente se queste gallerie, se questi tunnels dovranno farsi fra cinque o sei anni, noi avremo mancanza di comunicazioni dell'Italia settentrionale colla meridionale e con Napoli per quattro o cinque anni, e non avremo la congiunzione in quei diciotto mesi che il ministro dei lavori pubblici si augurava di ottenere.

Certamente noi non ci diremo riuniti alla Francia solo perchè abbiamo le linee ferrate dalla parte dei due versanti. Il Cenisio, che attualmente ne forma l'ostacolo, ostacolo che, mi auguro, ben presto sarà rimosso, il Cenisio ci toglie la comunicazione colla Francia, perchè a Susa, come dall'altra parte della Savoia, vi sono delle linee quasi sino alle falde del Cenisio.

Napoli dunque, diciamolo francamente, non avrà la sua strada di ferro che nel 1866, cioè, non dopo diciotto mesi, ma dopo cinque anni dalla concessione.

Se invece noi possiamo avere, non in diciotto mesi, ma, oserei dire (poichè ho percorso il terreno delle tre linee) in quindici, la strada che mette al Biferno, non so perchè non possa preferirsi questa linea; poichè io non contrarierò mai la necessità di una linea di strada ferrata per gli Abruzzi, così per la simpatia che io ho per quelle provincie, come ancora per l'utile che ne verrebbe a quelle popolazioni, le quali, siccome diceva bene il signor Devincenzi, ammontano ad un milione e più; ma certo non sarebbero da meno gli utili che ne verrebbero alle popolazioni della provincia di Benevento, di Molise e ad una buona parte di quella di Terra di Lavoro, prendendo la linea del Biferno.

Or dunque, per non tediare ulteriormente la Camera, io conchiuderò col dire che coll'emendamento proposto non si è avuto per iscopo d'escludere indubitabilmente la strada degli Abruzzi, ma sì di promuovere gli studi per la linea del Biferno; in altri termini, compilate gli studi tecnici, perchè

gli studi generali furono fatti esattamente, furono fatti con osservazioni barometriche, togliendovi tutti quegli incidenti di condizioni atmosferiche, di che si tenne conto dagli ingegneri a ciò delegati. Studiate dunque questa linea per portarci veramente a Napoli, come è intenzione dell'onorevolissimo ministro per i lavori pubblici, fra diciotto mesi. Buon Dio! si faccia questa linea senza impedire quella degli Abruzzi.

Ma, se si vogliono considerare anche gl'interessi delle popolazioni e gl'interessi generali, non bisogna escludere questa linea mediana, la quale è appunto quella che mette capo al Biferno.

Credo quindi che l'emendamento Torre sia appoggiato non solo a tutto ciò che vi ha di razionale, ma sia appoggiato ai lavori che preesistevano all'elaborazione del bellissimo rapporto della Commissione.

CONTI. Quando pure l'onorevole preopinante, con una lealtà che altamente l'onora, non ci avesse fatto intendere schiettamente che questa linea, proposta per via dell'emendamento in discorso, era stata caldeggiata dagli abitanti di alcune provincie particolarmente interessate, la Commissione l'avrebbe potuto argomentare facilmente per ciò che già conosceva.

Essa però intende di mettersi sopra un punto di vista molto più largo, più elevato, di mettersi cioè sopra il punto di vista dell'interesse generale d'Italia.

Per servire poi gli interessi di quelle popolazioni, l'onorevole preopinante ha fatto quasi passare la Commissione come un collegio di auguri, asserendo che essa avea divinato, per via di non so quali misteriosi indizi, esser la linea di Celano una linea convenientissima. Nel parlare di cotale divinazione...

TORRE. Domando la parola.

CONTI. Ripeto, nel far uso della voce *divinazione*, l'onorevole preopinante cadde in grave inesattezza, essendochè c'erano per questa linea degli studi sommari noti alla Commissione, la quale non si sarebbe mai portata ad approvare col suo voto questa linea, se non avesse potuto ricorrere a qualche cosa di più utile d'una divinazione, e non avesse potuto riconoscere questi studi sommari come abbastanza concludenti.

Quello poi che la Commissione con molta sua soddisfazione può dichiarare in questo momento, si è che pervennero ad essa in questi ultimi giorni i profili della linea di Celano ed i piani particolareggiati, dai quali è lieto di poter con piena conoscenza di causa trarre la conclusione che gli studi particolareggiati hanno perfettamente confermate le sue previsioni accennate nella relazione che erano fondate soltanto sugli studi sommari.

Nè si tratta che noi siamo qui a trattare di una linea della quale non si conoscano le difficoltà principali, come diceva l'onorevole Michelini, il quale persino temeva che in quel passaggio si avessero ad incontrare difficoltà analoghe a quelle del Cenisio; si tratta di una linea, la quale ha, per esempio, delle pendenze le più moderate che si possano trovare in qualunque passaggio dell'Apennino...

Siccome veggio l'onorevole Giacchi far segno di *no*, sono obbligato a far presente alla Camera qualche dato preciso; mi duole portare alla Camera degli argomenti tecnici, argomenti che io reputo doversi studiare e maturamente considerare soltanto nelle Commissioni, ma quando sento dirmi un *no*, mi credo in obbligo di provare il mio asserto.

La massima pendenza sulla linea di Celano è del 16 per mille; chi conosce che cosa voglia dire traversare con una strada