

TORNATA DEL 29 MARZO

L'onorevole Bonghi osservava che, se si fosse fatto il passaggio del Sangro, egli intenderebbe che si sopprimesse la linea Ceprano-Pescara; ma se non abbiamo fatto che un passaggio a Termoli, è ben necessario, secondo lui, che un'altra linea vi sia, intermedia tra questa ed il passaggio appennino di Roma-Ancona.

Ma io domanderei: se un passaggio, solo per la sua brevità, per la sua facilità rispondesse meglio al doppio scopo che si proporrebbero i due passaggi, non sarebbe egli conveniente economicamente e finanziariamente di versare quei capitali ad altri usi, rivolgerli a schiudere altri sbocchi che facilitino il commercio?

Ebbene nella stessa relazione dell'onorevole Bonghi del 15 maggio 1861 si stabilisce che il passaggio tra Pescara per Solmona ed Aquino (perchè questo era il punto d'appoggio e d'incontro sulla linea di Napoli a Ceprano) sia di chilometri 249. Vi è però in quel calcolo che egli fa, una lacuna tutta a danno delle brevità di quel passaggio, poichè egli parla di « sviluppo da « cercarsi onde arrivare da Solmona a Collearmele, « evitando un troppo vasto traforo e pendenze troppo « ripide; » e portava questo sviluppo a 32 chilometri. Ma vi è ben altro che 32 chilometri; e se non vi fosse che la difficoltà di sviluppo delle linee montane, le quali, come diceva l'onorevole Cadolini così esperto di queste materie, superano sempre di molto le previsioni, la distanza sarebbe di molto aumentata.

Ma vi sono anche gli stessi calcoli fatti dal Ministero e dalla Commissione, i quali non vennero contrastati; e tutti confermano che la distanza da Napoli a Pescara per Termoli sia uguale e forse minore che da Napoli a Pescara per Avezzano-Solmona. Tutti i calcoli, non esclusi quelli dell'onorevole Bonghi, portano la differenza di uno o due chilometri al più. È dunque così urgente, dirò io, un altro passaggio dell'Appennino, da farlo subito ed a preferenza di altre linee d'importanza più generale, quando quello di Termoli risponde bene del pari allo scopo di brevità, di esercizio più facile per minori pendenze, ed ha dippiù l'altro vantaggio di volgere così bene a destra per Ancona, come a sinistra per Foggia e Bari?

Vediamo se ha maggior fondamento l'appunto di mancanza di studi fatti, per dire inconsulta la determinazione che ci sropone la Commissione di approvare, cioè il progetto di legge.

In quanto alla via di Solmona dirò brevemente che cominciarono gli studi per conto della compagnia Talabot dal nominato ingegnere Gambold; studi furono fatti dall'ingegnere Pesacane, e quindi dal Bravo Ciancio del genio civile.

Altri studi compiva l'ingegnere Fiorio, ed altri ne faceva per conto della società Brassey e Compagnia l'ingegnere Lair; studi completi abbastanza per ravvisare gli ostacoli evidenti faceva compiere la società delle meridionali ed il Ministero dei lavori pubblici.

Ebbene, dopo la lusinga avuta dal Gambold e dall'Amilhau, che diede origine all'accettazione di quella linea, tutti, sebbene desiderosi di sciogliere il problema,

non riescirono che ad un dibattersi affannoso, volgendosi ora a destra verso Solmona, ora a sinistra verso l'Aterno (valle ora designata nel nuovo progetto) per trovare un valico ragionevole, ma gli ostacoli e la necessità d'immense opere d'arte crebbero sotto i loro passi.

Quale importanza può dunque darsi ai reclami esclusivi di Solmona, che getta innanzi il valico di Cocullo, esplorato ed abbandonato di fretta, perchè è nella fantasia, ed avvi non un valico, ma un monte anche più alto ed aspro?

Diciamo pure una parola sopra gli studi fatti per la linea che ora si propone.

Una esplorazione fu eseguita da uno dei nostri colleghi, uomo assai competente e tecnico, l'onorevole Fiorenzi, membro della Commissione, e riescì felicissima, in quanto che si assodò che con poche opere di arte si superavano i lievi dislivelli. In seguito si faceva il tracciato da Aquila a Popoli da una società belga e precisamente da quella organata a provvedere il materiale delle ferrovie.

Essa fece fare gli studi da un distinto ingegnere, il signor Maranesi, riveduti per conto della società dall'altro distintissimo ingegnere signor Montefiore-Levi. Altri studi furono eseguiti nello interesse della città di Aquila dall'egregio ingegnere addetto al genio civile signor Guglielmi; studi severi, completi, dettagliati, i cui risultamenti e le cui piante furono presentati al Ministero dei lavori pubblici; e finalmente il Governo che aveva fatto esplorare più volte quei luoghi, anche da compagnie miste d'ingegneri del genio militare e civile, li volle completi, minuti e scrupolosi per mezzo d'ingegneri governativi diretti dal bravissimo signor Losi, quali studi furono sottoposti all'esame severo della Commissione. Non basta egli questo? Diran di meglio la Commissione ed il ministro.

Ma anche senza nozioni tecniche, poco intelligibili, per chi non sia versato nella materia, com'io che mi confesso intieramente profano, basterà per riconoscere la maggior facilità di una linea sull'altra una semplice quanto incontrastabile osservazione.

Guardate, signori, per giungere a Solmona da Avezzano non vi ha altra via che di cavalcare la montagna di Forca-Caruso con l'aiuto di 47 gallerie a detta della Commissione. Io aveva in mente si trattasse di 43 gallerie.

Prendo il profilo messo a cura della Commissione nella sua diligente relazione, pagina 339, e trovo che vi è una quota di altezza di 1066 metri sul livello del mare; prendo l'altra strada, ed il tracciato cammina a questo modo: il punto di massima altezza è di 826 metri, e così una differenza in meno di 240 metri; vi sono due fiumi a piccola distanza, separati soltanto da un monte che domina una valle che lo circonda, e per la quale si può anche facilitare il passaggio mercè una non lunga galleria, unica forse di quella linea; i due fiumi sorgono alla distanza forse di tre chilometri l'uno dall'altro, il primo presso a Marano, l'altro a