

sua facoltà, perchè arrivati a Solofra, che è punto indiscutibile e del quale si è parlato nella legge del 1865, è evidente che potrà andare 100 metri più su o 100 metri più giù, senza derogare per nulla alla legge del 1865.

Voleva dire queste poche parole per togliere i dubbi che potesse avere l'onorevole ministro, e ad aderire anche alla soppressione di questo inciso.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La Camera comprenderà come sia impossibile a me ed alla Camera discutere un tracciato. E giacchè siamo su questo proposito pregherei, anche per abbreviare la discussione, di non voler anche in seguito far consimili proposte di tracciati, che io non posso accettare, essendo assolutamente incompetente a far qui delle dichiarazioni delle quali la mia coscienza non saprebbe rispondere.

Io quindi prego i signori deputati di non insistere su questo, ed accettino la dichiarazione che la ferrovia debba essere per San Severino, Solofra ed Avellino, perchè queste località sono quelle già stabilite nella legge; lasciamo lo stato delle cose come le abbiamo trovate.

NICOTERA. Accetto.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Desidero poi che al Governo sia riservata sempre quella latitudine naturale che ha il potere esecutivo nei servizi tecnici quando si tratta di eseguire un lavoro, e ciò lo credo tanto più necessario dopo la discussione che ha avuto luogo.

PRESIDENTE. L'onorevole Amabile ha presentato un emendamento a questo articolo, che sarebbe il seguente:

« ... portare a termine i lavori della ferrovia da San Severino ad Avellino, seguendo il tracciato che gli studi fatti hanno dimostrato più breve ed economico, senza trascurare Solofra, in osservanza della legge 14 maggio 1865. »

Ma non trova che la Commissione abbia già appagato il suo desiderio?

AMABILE. Sono dolente di non poter essere d'accordo coll'onorevole ministro e colla Commissione, dopo le spiegazioni che si sono date.

Se fosse rimasta la proposta della Commissione senza tutti quei commenti che si son voluti anche inserire in un capitolo speciale della relazione; se si fosse lasciata la questione dei tracciati del tutto impregiudicata, io ne sarei rimasto contento; ma dopo le dichiarazioni che si sono fatte, io debbo intrattenere un poco la Camera e svolgere la mia proposta.

È una questione di tracciato, e però una questione ardente, che dev'essere esaminata con un po' di pacatezza, se non si vogliono sovraccitare i malumori i quali sono già di troppo eccitati.

Ricorderò alla Camera che di questa linea, cominciata fin dal 1861, non sono stati aperti all'esercizio che cinque soli chilometri (lo notino quei deputati di altre provincie i quali credono essere noi sempre

troppo queruli, senza motivo), cinque chilometri in dieci anni, mezzo chilometro per anno; e ciò mentre la più squallida miseria colpiva quelle popolazioni, per essere stato deviato da loro il ricco e secolare commercio delle Puglie, coll'apertura della ferrovia Napoli-Benevento-Foggia. Il Governo stesso vide che questo stato di cose era intollerabile. Dietro l'iniziativa del suo rappresentante, il prefetto, mandò ingegneri sul luogo, spese una bella somma, ed ebbe, credo, una ventina di fascicoli di studi, pei quali si potè permettere a quelle popolazioni che la tanto sospirata linea avrebbe potuto compiersi presto, in due anni.

Ora, dopo che il ministro Cantelli, il ministro Pasini, il ministro Mordini, non hanno per due anni visto difficoltà nel poter conciliare la legge del 14 maggio 1865 cogli interessi di quelle popolazioni ed anche dell'erario, io non so come si possa ancora o lasciare la questione in sospenso o risolverla a rovescio, massime avendo sotto gli occhi il rapporto del Consiglio dei lavori pubblici, che io debbo ringraziare la Commissione di aver presentato alla Camera.

Noi possiamo risolverla finalmente questa questione, e risolverla come deve essere risolta.

Il rapporto del Consiglio dei lavori pubblici definisce nettamente fra' diversi tracciati quale sia il preferibile. Io prego la Camera di guardarne le conclusioni. Il Consiglio, vi si legge, è di voto « che dei progetti onde è stato discusso sia preferibile quello della linea condotta pel colle di Ospedale, segnato chermisi, ecc.; imperocchè, mentre è costituito in condizioni tecniche abbastanza soddisfacenti, esso è di tutti il più economico. »

E volendo sapere di quanto sia più economico, ed in che consistano le soddisfacenti condizioni di questo progetto, si potrà leggere ciò che se ne dice alla pagina precedente:

« Considerando che il tracciato pel colle di Ospedale, ecc., di cui la lunghezza, ecc., con pendenze del 20 per mille, è minore di chilometri 5500 della linea primitiva, e che in esso sono da aprirsi tre gallerie della lunghezza complessiva di chilometri 2451, di cui la maggiore è quella di Contrada, lunga metri 1600, e quindi più breve di metri 643 (vi è qui un errore tipografico) della galleria di Turci, e che la spesa computata ascende a lire 5,442,000, inferiore di lire 1,228,000, ecc. a quella calcolata per la linea di Turci, e conseguentemente prevale questa variante alla linea primitiva ed alle altre di cui si è discusso, ecc.

« Ma però (e voglio qui citare l'unica obiezione che il Consiglio dei lavori pubblici ha potuto fare a questo tracciato), ma però la medesima sarebbe pregiudizievole ai Solofrani ed alle popolazioni di Serino, alle quali più non converrebbe di profittare della ferrovia di cui trattasi pel loro commercio con Napoli, potendo con minore spesa ed incomodo far trasportare i loro prodotti industriali alla stazione di San Severino. »