

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

i due punti più importanti per i nostri commerci, periodicamente in diretta comunicazione con Roma, quindi per la linea mediterranea sempre retta traversando Genova e Torino, con Parigi e Londra? Credo di no.

Oggi noi vediamo che la linea di Brindisi si è riconosciuta di tanta necessità in faccia all'Europa ed al mondo, che gli Inglesi per guadagnare un paio di ore hanno lasciato la linea di Marsiglia e presa la linea di Brindisi pel passaggio della valigia delle Indie. Se questa linea Appulo-Sannitica fosse costruita, la valigia delle Indie potrebbe guadagnare molte altre ore, non solo, ma invece di girare, come ora, attorno all'Italia, lambendo l'Adriatico, per modo che da niuno di quei che l'accompagnano quasi si sa di essere in Italia e che si attraversa il suolo italiano, verrebbe a traversare Roma.

Ma perchè le signorie loro possano farsi un'idea precisa del tempo che si guadagnerebbe seguendo questa linea, per venire da Foggia a Roma toccando Caserta, o dell'altra per Caianello, io non devo fare altro che ripetere i dati ufficiali, riportati nella relazione dell'egregio ingegnere Fabris, incaricato di fare gli studi per la medesima, d'ordine del ministro Zanardelli.

E per non far perder tempo alla Camera, a ragione impaziente, per gli improbi e diuturni lavori, mi limiterò a leggere due cifre.

Da Roma a Foggia, transitando per Caserta, si ha la distanza di 391 chilometri, mentrechè da Roma a Foggia, traversando per Caianello, cioè, sull'Appulo-Sannitica, vi sarebbero 343 chilometri; quindi 48 chilometri di differenza, e 48 chilometri non sono cosa da pigliarsi a gabbo. Ma questo non è tutto.

Secondo la relazione dell'istesso ingegnere Fabris, ci sarebbe questo, che mentre la strada ferrata da Foggia a Caserta sale sino al 25 per mille, questa da Foggia a Caianello sale al 18 per mille, e quello che è più con curve di raggio non inferiore di 400 metri, per modo che anche questo renderebbe agevole il rapido movimento della locomotiva.

E se non bastassero queste cifre, potrei io raccontare alle signorie loro il seguente aneddoto: che cioè, essendo stato preso da febbre in Foggia e dovendo tornare in Napoli, sebbene avessi offerto di pagare un compartimento a mie spese, quel capo stazione non poté attaccare un altro vagone, perchè ci erano sette od otto vagoni e la macchina del diretto non poteva portarne al di là, per le alte pendenze. Ora si immagini se può essere quella

una strada da mettere in comunicazione con Roma le Puglie e tutto il commercio dell'Oriente!

Dunque, se l'è così, io domando, perchè noi dobbiamo permettere che questo commercio di Oriente deva soffrire tanto indugio verso Roma e verso gli altri Stati d'Europa in guisa che per guadagnare altro tempo la valigia delle Indie ci si possa togliere un giorno, se, come si accenna, si venisse a costruire una linea sul territorio dell'impero russo per cui, avvicinandosi le distanze con Londra, si verrebbe a togliere all'Italia questo transito che è un transito mondiale? E perchè non far noi quello che è in nostro potere per rendere più breve, più comoda ed agevole la comunicazione coll'Oriente mediante l'Appulo-Sannitica? Intanto sopra questo grave argomento la Commissione precedente e l'attuale si sono pochissimo versate; nè ne hanno rilevata la importanza quando non l'hanno assegnata in prima categoria; invece dalla prima Commissione noi vedemmo a moecicone collocati alla 4<sup>a</sup> categoria tre dei cinque tronchi, e dall'attuale Commissione abbiamo avuto segnati gli altri due tronchi quello cioè da Isernia a Campobasso, tuttochè facente parte della vertebrale, alla 3<sup>a</sup> e l'ultimo tronco Campobasso-Lucera alla 4<sup>a</sup>, cioè nel limbo!

Ma entrambe le Commissioni, così la precedente come la susseguente, hanno ritenuto come titolo ad avere una categoria superiore quello di essere interprovinciale. Ebbene, perchè non hanno ritenuta in una categoria superiore questa linea che mette così prestamente in comunicazione con Roma, le tre provincie delle Puglie, e quella anche di Molise? Essa adunque ha un'importanza più che interprovinciale.

Io potrei leggere delle cifre per dimostrare eziandio quanto Campobasso si avvicinerrebbe a Roma per l'Appulo-Sannitica e quanto per Benevento-Caserta; ma mi esimo dall'annoiare la Camera. Basti considerare che la prima sarebbe una corda dell'altra che costituirebbe il cerchio.

Il secondo titolo di merito che ha questa linea per l'avanzamento di categoria, sarebbe quello di essere *Linea economica*.

I componenti la prima Commissione si son data anche la pena di spiegare che per linee economiche intendevano quelle che possono farsi con minore spesa, e che possono più giovare alle popolazioni, ai commerci, ecc. Ebbene ascoltati la Camera in quali condizioni speciali si trova questa linea, e perchè la si debba considerare come eminentemente economica. Ed in prima cominciamo dal prezzo:

Tutta l'Appulo-Sannitica non verrebbe a costare che 25,300,000 lire!