

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 23 GIUGNO 1879

zese trovano alla loro volta utilissimo collocamento.

Nè solo con gli Abruzzi questo scambio avviene, ma anche col circondario tutto di Sora, coi ragguardevoli mercati di Cassino e d'altri importanti comuni e con la stessa capitale Roma, dove olii, agrumi e primizie di ortaggi provenienti da quella regione sogliono smerciarsi. A tutto ciò aggiungasi anche, signori, che molti prodotti laterizi e pietre da taglio vennero da quelle contrade a facilitare le nuove costruzioni di questa città.

Vedete dunque, o signori, come il tronco di ferrovia di cui vi parlo venga a costituire un felicissimo mezzo di scambio di produzioni dal settentrione al mezzogiorno, dai monti al mare, dall'una all'altra provincia. E chi è di voi che non sappia come il solo ravvicinamento della derrata al consumatore che ne ha bisogno sia una creazione di valore? E quanto valga questo aumento di valore ad accrescere e stimolare la maggior produzione, non è bisogno ch'io vel dica.

Ora a tutto questo commercio, a queste feconde comunicazioni non serve punto la Gaeta-Sparanise, e se la prima vostra Commissione fosse stata informata di tutto quel che io vi ho esposto, non avrebbe detto per certo che la Gaeta-Cassino per Ausonia, costituisce una inutile duplicazione.

Dunque, o signori, io dico che se noi vorremo secondare questo commercio, per mezzo di questa linea noi certamente aumenteremo la produzione del nostro paese. Io non vi ho ragionato di grandi stabilimenti meccanici; io non vi ho parlato di quelle grandi produzioni manifatturiere, di cui fecero eloquente menzione altri nostri colleghi; vi parlai solamente, o signori, di modesti prodotti agrari, ma io credo che tutti conveniamo, che questi costituiscono il migliore avvenire economico del nostro paese. Ora, dette brevissimamente le ragioni importanti, le quali non mi hanno lasciato tacere in questa discussione, io prego la Commissione e il Ministero che, tenendo di esse quel conto che meritano pel loro valore intrinseco, vogliano inscrivere la Gaeta-Cassino per Ausonia nella quarta categoria, giacchè per la condizione delle cose non fu possibile iscriverla nella terza.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore...

GRIMALDI, relatore. Aderisco volentieri alle raccomandazioni che fa l'onorevole Visocchi. È vero, che nel progetto dell'onorevole Baccarini vi erano due linee, *Sparanise-Carinola-Gaeta* e *Gaeta-Rocca di Evandro*, alla quale ultima sarebbe sostituito il tracciato che propone il nostro collega Visocchi, *Gaeta-Cassino per Ausonia*, giusta un progetto realmente pervenuto alla Commissione per suo mezzo,

Sicchè, riconoscendo la importanza locale di questa linea, ripeto le mie raccomandazioni al Governo, e mi unisco a quelle fatte dall'onorevole Visocchi.

PRESIDENTE. Ritira il suo emendamento, onorevole Visocchi, è vero?

VISOCCHI. Sì.

PRESIDENTE. Va bene. Passeremo ad un altro.

Viene l'emendamento dell'onorevole Gaetani, il quale propone che sia aggiunta alla terza categoria la linea Telese-Caianello o Presenzano.

L'onorevole Gaetani ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

GAETANI. Onorevoli colleghi. Dopo le dotte e tecniche relazioni udite per la discussione ferroviaria, a me, nuovo in quest'Aula, è difficile unire la mia povera voce per parlare di materia tanto importante; ma il dovere che ho nel curare i vantaggi della nazione e del mio collegio, me ne danno il coraggio. Invoco quindi la vostra benevolenza a mio riguardo, e vi prometto che sarò brevissimo.

La linea Telese-Caianello o Presenzano, che ho l'onore di proporre, presenta tutti i vantaggi per lo Stato, non pure che pei comuni. Essa abbrevierebbe di 32 chilometri l'attuale linea che da Foggia, per Benevento, conduce a Roma: dal perchè, invece di scendere da Telese a Caserta e Capua, da Telese verrebbe per Piedimonte, Alife, e giungerebbe a Caiannello, o Presenzano, lungo la vallata del Volturno, ed il piano d'Alife, con un livello al massimo del 10 per mille.

L'importo, come è provato dall'ingegnere Dovara non ascenderebbe che a lire 132 mila a chilometro, e quindi sarebbe esercitata con l'annua spesa chilometrica di lire 5000. Nel 1865 fu siffatto tronco ferroviario ampiamente studiato dagli ingegneri Rossi e Fiocca, ed apprezzato per lire 151 mila a chilometro. Nel 1860 venne sporta domanda al luogotenente Farini, di prendere in considerazione la linea ferroviaria Napoli-Teroli, con diramazione a Piedimonte d'Alife.

Il Farini nominò una Commissione presso il dicastero dei lavori pubblici in Napoli, composta di persone competenti, e pratiche dei luoghi. Il progetto non era accompagnato da studi completi, le elevazioni essendo state misurate solamente col barometro; e si ebbe un voto favorevolissimo dalla luogotenenza.

Tralascio le trattative tenute nel 1862 con le società Rothschild e Talabot, Salamanca, ecc., come si rileva dalla relazione dell'egregio ingegnere signor Paolo Dovara. Nel 1862 fu studiata molto attentamente la linea in esame dall'onorevole Corifano Monti, e la spesa per un simile tracciato, fu ridotta a lire 135,000 a chilometro.