

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 GIUGNO 1882

Dopo il secondo alinea si aggiunga: « Nell'una e nell'altra ipotesi il Governo provvederà pure che contemporaneamente alla costruzione della nuova linea sieno eseguite sull'attuale ferrovia quelle correzioni e modificazioni che valgano a migliorarne le pendenze e abbreviarne il percorso, e che entrambi le linee sieno ricongiunte proseguendo la linea di 2^a categoria Avezzano-Roccasecca fino a Formia o Gaeta. »

Domando se questo emendamento sia appoggiato. (È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Grossi ha facoltà di svolgerlo.

GROSSI. La Camera sia certa che io conosco il significato di quelle urne (*Accennando le urne che sono alla tribuna*) e che conosco pure che cosa importa l'ultima tornata d'una Sessione; in conseguenza sarò brevissimo. Imiterò la brevità degli oratori che hanno parlato finora; nè la mia opinione sarà discorde sia per quanto concerne la bontà del disegno di legge, sia per le lodi dovute al Governo che lo ha presentato.

Ho insistito per parlare perchè non vorrei che si dicesse, come avvenne altre volte, che la contrada, nè poco estesa, nè poco ricca, nè poco importante, la quale attualmente si giova della ferrovia Napoli-Roma per Caserta e Ceprano, pretenda conservare per sé il monopolio delle comunicazioni ferroviarie. Io dico che ci uniamo anche noi (e dico noi, perchè so di essere interprete degli amici miei) a riconoscere la convenienza di una nuova comunicazione tra Roma e Napoli, specialmente se si vorrà tener conto degli interessi di quella parte della provincia di Caserta che ora è priva di ferrovia.

Anche noi dunque veniamo a portare il nostro voto in appoggio alla legge attuale che potrà così essere unanimemente approvata.

E qui permettetemi di dire che il merito di questo unanime consenso alla legge lo si deve in gran parte al Ministero il quale, rivendicando alla sua iniziativa nei termini della legge 29 luglio 1879 ogni proposizione in rapporto ad una nuova via tra Napoli e Roma, ha impedito che di essa si fosse trattato sotto le preoccupazioni di altri e complicati problemi, e che la simpatia della proposta fosse sfruttata in servizio di altre esigenze. Che se noi, per sentimento di giustizia distributiva, per desiderio d'eguaglianza di tutti i cittadini di fronte ai benefizi come lo sono di fronte alle imposte, non soltanto non ci opponiamo alla legge ma diciamo di accoglierla con soddisfazione, voi alla vostra volta dovete renderci giustizia, dovete, per ragione di reciprocità, non opporvi in nome d'interessi locali che si compenetrano cogli interessi della na-

zione, a quei provvedimenti che vi preghiamo di prendere e che valgano ad evitare danni gravi all'attuale via tra Napoli e Roma.

Nessuno può contestare che una linea concorrente coll'attuale, che le corra quasi parallela per le valli d'uno stesso versante, e talvolta a così breve distanza che il fischio della vaporiera corrente su di una linea non può non udirsi da chi stia sull'altra, non debba nuocere all'avvenire, al traffico della via in esercizio. E se il tempo me lo consentisse, vorrei qui dirvi dell'importanza dell'attuale ferrovia Napoli-Roma, e come essa traversi per 118 chilometri della Terra di Lavoro, che conta ben 700 mila abitanti, e come ben 18 delle 31 o 32 stazioni della linea siano appunto sul suo territorio e servano ad una popolazione agglomerata talvolta fino a raggiungere la densità di 320 abitanti per chilometro quadrato. Vi vorrei pur dire che questa via, che è come l'arteria principale delle valli del Volturno e del Liri, riceva il commercio delle Puglie per la via di Benevento, quello di Avellino, e riceverà più tardi la confluenza dell'Isernia-Caianello, dell'Avezzano-Roccasecca, della Gaeta-Sparanise e di quell'Alifana di cui si parlò giorni sono alla Camera.

Ma mi rendo ragione dell'impazienza vostra e mi limito ad invitarvi a considerare come noi esercitiamo la virtù del sacrificio di fronte al Governo che in nome di alti interessi generali ci parla della necessità di nuove comunicazioni.

Ma non dovete chiamarci importuni se vi chiediamo che nel soddisfare a questi bisogni non prescindiate dall'importante territorio tra Sessa-Gaeta-Fondi, e non esageriate il concetto della nuova via, tanto da esigere che essa prescinda quasi dal paese che traversa, e che questo debba servire unicamente come mezzo di comunicazione, senza potersi giovare della via stessa, in relazione alle sue produzioni e ai suoi traffici.

E molto meno dovete opporvi allorchè pretendiamo che il danno della concorrenza sia limitato nei più stretti confini necessari. Imperocchè, o signori, intendiamoci bene, se la strada che si vuol fare dovrà essere tale da servire al solo commercio direttissimo, una linea di tal fatta non può che essere passiva, mentre la linea attuale vive di vita propria e robusta. Voi avete udito dall'onorevole Biondi, ed è stato confermato dall'onorevole ministro, che la linea attuale rende già 29,000 lire al chilometro e che questo reddito sarà aumentato di molto a misura che le trasversali e confluenti in costruzione od in progetto potranno essere aperte all'esercizio.

Ebbene, lasciate che ogni linea abbia la sua ge-