

lazioni; spero, dico, che l'onorevole ministro, il cui nome è anche simpatico perchè inaugurò l'apertura della linea Cancello-Benevento-Avellino, voglia compiere quest'opera rendendo proficua e produttiva quella linea che, altrimenti, non sarebbe stata che un inutile dispendio per lo Stato. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Marzo.

**Di Marzo.** Anch'io mi sono iscritto a parlare su questo capitolo a fine di richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sulle anormali condizioni, e sui gravi inconvenienti che ne sono derivati, sia nella costruzione, come nell'esercizio della linea Avellino-Benevento.

Ieri l'onorevole Di San Donato, incidentalmente, ed or ora il collega Del Balzo rilevarono, in parte, le pessime condizioni dell'esercizio di questa linea per quanto riflette agli orari, e la mancanza di coincidenza con i treni che da Benevento muovono ed arrivano da e per Foggia e da e per Napoli.

Questa linea fu classificata, con la legge del 1879, per la sua importanza, fra le costruzioni di 2ª categoria. Le Provincie hanno puntualmente pagato le contribuzioni stabilite dalla legge; anzi per accelerare i lavori hanno contribuito in più il 10 per cento. I lavori furono iniziati nel 1881, e si sono trascinati per 10 anni, e pure la lunghezza di questa linea è appena di 30 chilometri, e si sviluppa nella Valle del Sabato in terreni agevoli senza serie difficoltà tecniche, e senza bisogno di importanti opere d'arte. Questo tronco ferroviario il cui costo era previsto nella legge del 1879 in 6,000,000 di lire; a liquidazione finale ne costerà lire 15,000,000. Questo stentato procedere dei lavori commoveva le popolazioni, le quali si calmavano sperando trovare un adeguato compenso per la loro lunga aspettativa in un esercizio ben regolato di questa linea. Ma quale non è stato il loro disinganno, allorchè nel marzo del corrente anno questa linea si è aperta all'esercizio! Si sono mutate le tariffe per i viaggiatori, sostituendosi le normali a quelle locali, che la stessa Società esercente aveva dimandato al Governo e da questo consentite fin dal 1883 e già in applicazione sul primo tronco aperto all'esercizio Avellino-Prata-Pratola; orari congegnati e stabiliti in modo che i treni da Avellino a Benevento non coincidono con quelli da e per Foggia, da e per Campobasso e da e per Napoli; le corse dei treni lente; e per colmo è vietato spedire le merci a piccola velocità.

Tutta questa serie di gravi inconvenienti com-

mossero le popolazioni di quelle Provincie, le quali non mancarono di fare vivi reclami al Ministero. Reclami che furono anche espressi dalle diverse rappresentanze municipali e dalla solerte Camera di commercio di Avellino all'onorevole ministro Branca, quando onorò di sua presenza l'inaugurazione di questa linea ferroviaria.

Non occorre spendere molte parole per dimostrare le gravi conseguenze di questi fatti, e specialmente per il divieto del trasporto delle merci a piccola velocità.

La causa che si mette innanzi a giustificazione di siffatto strano divieto, è la ristrettezza e insufficienza della stazione di Benevento. Stazione che si esercita dalla Società ferroviaria della rete Adriatica.

Questa Società si nega a fare il servizio della piccola velocità per la linea Avellino-Benevento accampano che la stazione precitata non è sufficiente nemmeno a smaltire il traffico delle sue tre linee che vi mettono capo, e quindi assolutamente inadatta a fare eziandio il servizio della piccola velocità per la nuova linea. Inoltre per la importanza, direzione e obbiettività di traffico delle linee che si annodano in questa stazione, occorre eseguire in essa lo smistamento dei treni; operazione che richiede ampiezza di locali e molteplicità di binarii.

Non nego che la stazione di Benevento abbia questa importanza; ma non posso ammettere che il servizio della piccola velocità, limitato per ora alle merci ed ai prodotti della Valle del Sabato, non si possa fare alla predetta stazione; poichè questi stessi prodotti vi arrivano, senza inconveniente, per la linea più lunga Avellino-Caserta-Benevento.

Ciò insospettisce, che ben altra sia la causa che induca la Società Adriatica ad ostacolare il servizio della piccola velocità per la linea Avellino-Benevento. Ed io la scorgo nella concorrenza che questa linea farà a quella Benevento-Caserta-Napoli, specialmente per i prodotti che dalle regioni Pugliese e Sannitica si spediscono agli emporii commerciali di Torre Annunziata, di Castellammare, Gragnano, Vietri e Salerno, come ad esempio: i frumenti, gli olii, i legnami, ecc.

In effetti, la percorrenza da Benevento a Torre Annunziata e a Salerno, per la linea Avellino-Benevento-Codola-Nocera, è di 90 chilometri, mentre per Caserta-Cancello è di chilometri 105, fino a Torre-Annunziata, e 137 e fino a Salerno: di guisachè la Società dell'Adriatico esercente la stazione di Benevento, per il servizio cumulativo ha l'obbligo di spedire le merci per la linea