

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

CCXVII.

TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Le petizioni n° 2142 e 2144 sono dichiarate d'urgenza. = Omaggi. = Congedi. = Lettera del comitato esecutivo per l'ossario di Custoza, con la quale s'invita la Camera ad assistere alla cerimonia dell'inaugurazione di quell'ossario — La Camera conferisce al Presidente la facoltà di nominare una Commissione che si rechi a questa cerimonia. = Annunzio di una interpellanza del deputato Sanguinetti Adolfo al ministro dei lavori pubblici, sull'orario della linea ferroviaria da Alessandria a Savona. = Il ministro dei lavori pubblici, Mezzanotte, presenta un disegno di legge, col quale si approva una convenzione con i signori Florio e Rubattino, relativa ai servizi marittimi e postali, regolati con l'altra convenzione 4 febbraio 1877. = Seguito della discussione del disegno di legge per costruzione di nuove linee di strade ferrate — Il deputato Perroni-Paladini, dopo aver esaminati i diversi progetti fatti per la linea Eboli-Reggio, conchiude che gli studi fatti non sono sufficienti per prendere una decisione giusta e ponderata — Il deputato Di Gaeta sostiene il tracciato interno dell'Eboli-Reggio contro la linea litoranea, della quale dimostra i gravissimi inconvenienti. --- Il deputato Pianciani presenta la relazione sul disegno di legge, modificato dal Senato, per l'ossario sul Gianicolo. = Interrogazione del deputato Bonghi al ministro guardasigilli circa l'attuazione del disegno di riordinamento giudiziario, in relazione alla circoscrizione amministrativa — Alla detta interrogazione risponde il ministro guardasigilli. = Lo stesso ministro guardasigilli presenta il disegno di legge per disposizioni relative alle decime ex-feudali nelle provincie meridionali, modificato dal Senato. = Il deputato Di Gaeta, riprendendo il suo discorso, continua a fare dei raffronti fra il tracciato interno ed il litoraneo per la linea n° 8 della tabella A, e ne trae conseguenze favorevoli al tracciato interno. --- Annunzio di una domanda d'interrogazione del deputato Bovio al ministro di grazia e giustizia per sapere se e quando intenda equiparare lo stipendio dei sostituti segretari delle procure generali con quello dei vice-cancellieri delle Corti d'appello. = Il deputato Alario svolge molte considerazioni intorno alla linea Eboli-Reggio; parla dei due tracciati: interno e litoraneo, e dimostra come il tracciato per il Calore sia l'unico che concili tutti gli interessi.*

La seduta ha principio alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Melodia legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato senza osservazioni. Legge quindi il seguente sunto di petizioni:

2141. Il municipio di Roverbella domanda che la ferrovia Mantova-Peschiera sia classificata nella 3^a o nella 4^a categoria.

2142. Fezzi Domenico, già sotto-intendente in Sicilia, si rivolge alla Camera per ottenere riparato il decreto con cui venne ammesso al riposo e fu disposta la liquidazione della sua pensione, che afferma non conforme a giustizia.

2143. La Camera di commercio ed arti di Reggio nell'Emilia fa adesione alla petizione inoltrata da

quella di Padova, contro il disegno di legge testè presentato per la riforma del dazio di consumo.

2144. Le Giunte comunali di Casoli, Roccasca-
lenga, Altino, Colledimacine e i consiglieri municipali e cittadini di Torricella Peligna e Guilmi, ricorrono per ottenere che alla linea ferroviaria Cajanello-Isernia sia aggiunto il tronco Castel di Sangro-Ortona a Mare.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romano Giuseppe sul sunto delle petizioni.

ROMANO GIUSEPPE. Ho domandato di parlare sulla

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

petizione n° 2142, per pregare la Camera di volerla dichiarare d'urgenza.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, questa petizione sarà dichiarata d'urgenza.

(L'urgenza è ammessa.)

L'onorevole Melchiorre ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

MELCHIORRE. Domando che sia dichiarata d'urgenza la petizione segnata col n° 2144, mandata dalle Giunte comunali di Casoli, Reccascalenga, Altino, Colledimacine, e dai consiglieri municipali e cittadini di Torricella Peligna e Guilmi. Essi raccomandano che la Camera voglia approvare che alla linea ferroviaria Cajanello-Isernia, sia aggiunto il tronco Castel di Sangro-Ortona a Mare. Prego pure il presidente di mandarla alla relativa Commissione, perchè ne faccia esame e ne riferisca.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, la petizione n° 2144 sarà dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

La petizione farà il corso regolamentare, come desidera l'onorevole Melchiorre.

MELODIA, segretario, dà lettura del seguente sunto degli omaggi giunti ultimamente alla Camera:

Dal signor Gaetano Gallo (Pietramellara) — N° 2 del periodico *l'Iride*, conversazioni popolari, una copia;

Dal signor Turcotti Aurelio ex-deputato (Torino) — Vita politica di Gesù, o Vangelo civile primitivo, copie 50;

Dal prefetto di Pesaro e Urbino — Atti del Consiglio provinciale riferentisi al 1878, una copia;

Da S. E. il ministro della marina — Anuario del Ministero della regia marina pel 1879, copie 4;

Dai signori avvocati Antonio Caucino e Francesco Boccaccino (Torino) — Il canonicato Camagaa in Fubine, ossia Sala notaio signor Giorgio ed il signor cavaliere canonico Don Valerio Anzino, cappellano di S. M., copie 2;

Dal prefetto di Catanzaro — Atti del Consiglio provinciale del 1878, copie 2;

Da S. E. il ministro della pubblica istruzione — Nuovo vocabolario della lingua italiana, dispensa 17ª, una copia;

Da S. E. il ministro d'agricoltura — Bollettino delle privative industriali, serie 2ª, volume IX, anno 1878, mese di luglio, copie 3;

Dal prefetto di Girgenti — Atti del Consiglio provinciale del 1878 e della sessione straordinaria del 3 marzo 1879, una copia;

Dal capitano di fregata cavaliere G. B. Magnaghi, direttore dell'ufficio idrografico della regia marina in Genova — Elenco dei fari e fanali sulle coste del

mare Mediterraneo, mar Nero e mare d'Azof a tutto il 1° marzo 1879, una copia;

Dal signor Giuseppe Magrini (Benevento) — Carne a S. M. Umberto I Re d'Italia, una copia;

Dal signor Matteo Muratori avvocato generale presso la Corte di cassazione di Palermo — Sulla responsabilità dello Stato pei depositi fatti nelle cancellerie giudiziarie, copie 2;

Dal Consiglio dell'ordine degli avvocati di Palermo — Voto di quel Consiglio intorno al progetto ministeriale per istituire una Corte suprema di giustizia, una copia;

Dal prefetto di Belluno — Atti del Consiglio provinciale, sessioni ordinarie e straordinarie del 1878, una copia.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo, per affari di famiglia: l'onorevole Guarini, di giorni 15; l'onorevole Podestà, di 10.

Se non vi sono obiezioni, questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

COMUNICAZIONE CON LA QUALE S'INVITA LA CAMERA A MANDARE UNA RAPPRESENTANZA ALL'INAUGURAZIONE DELL'OSSARIO DI CUSTOZA.

PRESIDENTE. È giunta alla Camera la seguente comunicazione:

« Mi faccio un gradito dovere di trasmettere a V. E. l'unita lettera del Comitato esecutivo dell'ossario di Custoza, con cui si esprime il desiderio di avere una rappresentanza della Camera dei deputati all'inaugurazione dell'ossario, che avrà luogo il 24 giugno prossimo venturo.

« Gradisca le espressioni, ecc.

« Il prefetto Gadda. »

Ecco il testo della lettera:

« L'ossario destinato a custodire raccolti e composti in onorata pace gli avanzi dei caduti sui colli di Sommacampagna e Custoza nelle memorabili battaglie del 1848 e 1866 è oggimai compiuto, e nel giorno 24 giugno prossimo venturo, in cui torna l'anniversario dell'ultima delle accennate battaglie, ne sarà fatta la solenne inaugurazione.

« Sarà codesta una festa eminentemente nazionale, commemorandovisi la più grande delle battaglie combattuta da solo dall'esercito italiano, quella che ha così efficacemente contribuito ad unificare la patria nostra, francandola dal servaggio straniero.

« Sua Maestà l'augusto nostro Re si è graziosamente degnato d'accettare l'invito alla detta inau-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

gurazione, alla quale sperasi interverrà pure Sua Altezza Reale il Duca d'Aosta.

« Desiderando importanto che anche tutti i Grandi Poteri dello Stato vi sieno rappresentati, io mi reco a dovere e mi onoro d'invitare a quella solenne cerimonia anche la Camera dei deputati, e prego V. E. a voler provocare la nomina d'una Commissione con l'incarico d'assistervi.

« Nella piena fiducia di veder favorevolmente accolto il presente invito, ed in riserva di comunicare a suo tempo il programma dell'inaugurazione, io porgo frattanto all'E. V. le più vive azioni di grazia, insieme agli atti del mio più profondo ossequio.

« Il presidente G. Camuzzoni. »

Credo che in questa occasione la Camera vorrà accogliere l'invito e nominare una speciale Commissione, la quale colla Presidenza si rechi all'inaugurazione di questo monumento.

Voci. La nomini il presidente.

PRESIDENTE. Poichè mi pare che la Camera voglia incaricare me dell'onore di nominare questa Commissione, farò in altra seduta conoscere i nomi dei nove deputati, che unitamente all'ufficio di Presidenza, dovranno rappresentare la Camera all'inaugurazione dell'ossario di Custoza.

ANNUNZIO DI UNA INTERPELLANZA DEL DEPUTATO SANGUINETTI ADOLFO AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI RELATIVA AGLI ORARI DELLA LINEA ALESSANDRIA-SAVONA.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, do lettura di una domanda d'interpellanza a lui rivolta:

« Il sottoscritto domanda d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, sull'orario della linea ferroviaria da Alessandria a Savona. »

Adolfo Sanguinetti.

Chiedo all'onorevole ministro se e quando intenda di rispondere a questa interpellanza.

MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici. Pregherei l'onorevole Sanguinetti di rimandare la sua interpellanza all'occasione della discussione del bilancio di definitiva previsione.

SANGUINETTI A. Accetto.

PRESIDENTE. L'interpellanza dell'onorevole Sanguinetti sarà svolta, quando si discuterà il bilancio di definitiva previsione del Ministero dei lavori pubblici.

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI PRESENTA UN DISEGNO DI LEGGE COL QUALE SI APPROVA UNA CONVENZIONE COI SIGNORI RUBATTINO E FLORIO, RELATIVA A SERVIZI POSTALI E MARITTIMI.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di presentare un disegno di legge.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge per l'approvazione di una convenzione fatta colle società di navigazione Florio e Rubattino. (V. Stampato, n° 232.)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito ai signori deputati.

DEL GIUDICE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

DEL GIUDICE. Pregherei la Camera di voler dichiarare d'urgenza questo disegno di legge, stantechè, più che di un'innovazione, si tratta di una correzione che ha una grande importanza e non credo che possa incontrare una lunga contestazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Del Giudice chiede che questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza.

Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(L'urgenza è ammessa.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate.

L'onorevole Perroni-Paladini ha facoltà di parlare.

PERRONI-PALADINI. Non c'è la Commissione.

PRESIDENTE. Ora verrà. Discute appunto sulla questione che stiamo esaminando.

PERRONI-PALADINI. Si è detto che ministro e Commissione già sieno d'accordo; se ciò fosse vero, sarei disposto a farmi rientrare un discorso... (Ilarità)

PRESIDENTE. Onorevole Perroni-Paladini, parli; perchè il ministro e la Commissione fra poco saranno al loro posto.

PERRONI-PALADINI. Onorevoli colleghi, a piè delle Alpi la Dora, il Po ed altri fiumi minori escono dal

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

loro letto; le acque sovrabbondanti irrompono nelle campagne, travolgono uomini e cose, portando lo sterminio e la desolazione nel paese. Al punto opposto, nella estrema Sicilia, l'Etna squarcia i suoi fianchi; dalle profonde voragini erutta colonne di lava incandescente, che si riversano sulle fertili pendici. Lassù fiocca neve e laggiù fuoco; lassù hanno le tenebre, laggiù luce sinistra. La natura con due opposti elementi, congiunge nella sventura le due estreme parti d'Italia. E noi, in presenza di tante disgrazie, mentre migliaia e migliaia di famiglie vedono sparire la loro fortuna sotto le acque ed il bitume; mentre innumerevoli voci sorgono ad implorare soccorso, noi ci impaludiamo nel fango del Vallo di Diana. In altri tempi, quando i nostri antichi padri tenevano i comizi in questa stessa Roma, bastava un fulmine, una pioggia di grandine per rivelare lo sdegno dei Numi, e per farli allontanare dal campo di Marte, ov'erano adunati.

Oggi i tempi sono mutati, e noi, in presenza del doppio spettacolo delle acque e del fuoco sterminatori, ci rimaniamo in quest'Aula freddi e impassibili a discutere se la locomotiva di qui a venti anni dovrà passare per il Vallo di Diana o per il Vallo di Endimione. Gente davvero previdente siamo noi, padri della patria, che tanto ci preoccupiamo di far felici le generazioni future, che non ci resta tempo di ascoltare i gemiti della generazione presente! Ma che vale contrastare col fato? Per ora la vita della nazione è concentrata nella plaga che si interpone tra Castrocucco ed Eboli, ed è dalle nostre risoluzioni che dipende la salvezza e la prosperità della patria.

ABIGNENTE. Ma se è necessario! Che patria!

PRESIDENTE. Facciano silenzio, e non interrompano.

PERRONI-PALADINI. Già ce lo disse colla sua luccicante parola l'onorevole Petruccelli Della Gattina, dal Vallo di Diana passò il cardinale Ruffo coll'esercito della Santa Fede; dal Vallo di Diana passarono i fratelli Bandiera, dal Vallo di Diana passarono Pisacane e Nicotera, dal Vallo di Diana passò Garibaldi nella sua marcia trionfale verso Napoli, e dal Vallo di Diana dovrà passare la ferrovia tirrena, affinché l'Italia possa affrontare e vincere le future battaglie nella valle del Po, e conservare la Sicilia. Dunque tutti al Vallo di Diana, e c'entro anch'io, e volgo le spalle al mio paese per non vedere. E c'entro chiamato sicuramente; ed ecco perchè.

Chi primo pensò alla ferrovia litoranea d'Eboli-Reggio per il versante Tirreno, calcolò la spesa necessaria, e convinto che era tale da non potersi

soportare dalle provincie, dovette rivolger l'animo a trovare la ragione per addossarla allo Stato.

La ragione fu presto trovata. L'Eboli-Reggio è destinata a congiungere la Sicilia a Roma; l'Eboli-Reggio adunque è una linea nazionale.

Questo fu il concetto del nostro compianto collega Giordano, che dedicò il suo ingegno e la sua vita a quella linea. Questo concetto è ripetuto nelle relazioni degli'ingegneri Palmieri e Billia, Gargiulo, Passerini e Imperatori, nella relazione del Ministero, e nella relazione della Commissione.

Dunque la Sicilia è in causa, ed io ultimo dei deputati dell'isola, ho giusto motivo di prendere la parola.

E ve n'è ancora un altro che è speciale alla mia persona. In Reggio or sono alquanti mesi si tenne un *meeting* per confermare il voto delle popolazioni, perchè fosse preferita la linea litoranea all'interna; invitato intervenni, ed esposi la mia opinione sulla preferenza da darsi a quella linea che più direttamente riunisse Reggio a Napoli e Roma. Ebbene, oggi sono sul punto di dare il mio voto come legislatore, ed io mi trovo nella necessità di spiegarlo, per non cadere sotto la taccia di leggerezza, o di incoerenza, o di volubilità.

Ciò premesso vado dritto alla questione: però per poterla bene risolvere bisogna posarla bene. Abbiamo innanzi a noi tre progetti per un diverso andamento della linea Eboli-Reggio. Un primo per una linea interna, che ha per sé il parere degli'ingegneri Palmieri e Billia, ed il valido sostegno dell'onorevole Lovito. Un secondo per una linea litoranea, che ha il parere favorevole degli'ingegneri Giordano, Passerini ed Imperatori, difesa sinora strenuamente dagli onorevoli Plutino, Nicotera e D'Amico. Un terzo per una linea in parte litoranea, in parte interna, che ha per sé il parere della maggioranza della Commissione ed è stato abilmente sostenuto dall'onorevole Lacava.

A quale dei tre progetti la preferenza? Siamo in grado di deciderci con perfetta cognizione di causa?

Bisogna prima di tutto stabilire il carattere principale della linea che si vuol costruire. Si vuole una linea militare, o si vuole una linea commerciale? Non vi prenda timore, onorevoli colleghi, che io voglia entrare in discussioni tecniche, e che io, avvocato, voglia parlare da uomo tecnico, imitando i tecnici che spesso spesso in quest'Aula parlano da avvocati; io lascio ad ognuno gli strumenti del proprio mestiere, e per parte mia non adopero che quell'istromento che è comune a tutti gli uomini di buon senso, la dialettica.

Se si crede che debbano predominare le ragioni

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

della difesa nazionale, senza dubbio è da preferirsi la linea interna; e se davvero le condizioni politiche d'Europa ci fanno prevedere che noi, isolati nel mondo, dobbiamo contemporaneamente resistere a due potenze, una continentale ed una marittima, una che ci attacchi nella valle del Po, ed un'altra che mandi il suo naviglio ad invadere la Sicilia, allora non perdiamo tempo, e pensiamo ai munimenti, come ben disse il relatore della Commissione, l'onorevole Moràna. Ma in quest'ordine d'idee se dovremo a qualunque costo costruire la linea interna coperta dagli attacchi dell'armata nemica, dovremo altresì pensare a fortificare lo stretto di Messina in modo da impedire a quell'armata di passarvi, in modo da impedire al nemico d'impossessarsi di Messina, che in ogni tempo è stata e sarà sempre la chiave della Sicilia.

Infatti, come si potrebbe parlare di linea militare riparata dalle offese dal lato del mare, quando questo nemico potesse sbarrarci la strada, e occupare Messina col suo porto ampio e sicuro?

Ma le ragioni militari non prevalsero nella scelta della linea, perchè la linea interna fu scartata dall'onorevole Depretis nel suo disegno di legge, fu scartata dall'onorevole Baccarini che gli successe, fu scartata infine dalla Commissione, ed ora pare che trovi un sostenitore gagliardo sì, ma solo in questa Camera.

Dunque, esclusa la linea interna, con essa va via il criterio della difesa dello Stato, come determinante. È stata prescelta la linea litoranea, e questa non presenta alcuna contraddizione fino a Castrocucco. È a Castrocucco che incomincia la gran lite, è a Castrocucco che gli eserciti si dividono e procedono per differenti vie.

Con quale criterio dovremmo deciderci ad adottare la via interna piuttostochè l'esterna, o viceversa? Se si trattasse di una strada d'interesse locale, dovrebbero forse prevalere criteri particolari; ma si tratta di strada nazionale, poichè tutte e due le linee sono collocate nelle due prime categorie; dobbiamo quindi ricorrere a criteri generali, e criteri generali sarebbero:

Il tempo da impiegarsi nella percorrenza;

Le difficoltà tecniche;

Le spese di costruzione, di manutenzione e di esercizio;

E finalmente il movimento commerciale.

A parer mio il criterio prevalente dovrebbe esser quello del tempo.

Tutti ci hanno detto che si vuol congiungere con una linea diretta la Sicilia e le Calabrie a Roma; dunque quella linea che condurrà nel minor tempo

i passeggeri e le merci da Reggio a Roma e viceversa, per me sarà la preferita.

Questo criterio è prevalente: non si tratta soltanto di congiungere Reggio a Roma, perchè una congiunzione già c'è, e un'altra si farà tra poco; si tratta soltanto di abbreviare le distanze. Al mio modo di vedere questo criterio dovrebbe essere prevalente in modo da far perdere importanza a qualsiasi altro.

Io prendo le mosse da questo canone, che ritengo indiscutibile. Il movimento della linea Eboli-Reggio sarà in ragione diretta della sua brevità; e se cresce il movimento, cresce di conseguenza la produttività della linea.

Dunque la spesa anche maggiore di costruzione della linea più breve, non può essere ragione sufficiente per far preferire la linea più lunga.

Le difficoltà tecniche avrebbero un valore, se fossero quasi insuperabili e rendessero necessaria una spesa insostenibile dalle finanze dello Stato; ma per fortuna ciò non si avvera nè nella linea del Vallo di Diana, nè in quella del Cilento. Il movimento commerciale, a parità di condizioni, potrebbe far preponderare per una linea piuttosto che per un'altra. Ma data la linea più breve, il movimento commerciale del tratto da Castrocucco alla Eboli-Potenza, non potrebbe vincerlo sull'interesse delle popolazioni delle 3 Calabrie e della Sicilia.

Ma poi una differenza in ordine al movimento commerciale non è dimostrata, perchè da una parte e dall'altra ci si fa credere che la locomotiva passerebbe attraverso la terra promessa.

Dunque, secondo me, le difficoltà tecniche, la spesa e il movimento commerciale non potrebbero fornire un criterio determinante. Trattandosi di una strada nazionale di interesse generale, il criterio da adottarsi a preferenza sarebbe quello della brevità. Abbiamo noi allo stato attuale delle cose i dati di fatto per potere applicare questo criterio? A mio modo di vedere, no.

Non c'illudiamo, o signori. Noi non abbiamo che studi fatti a volo d'uccello, tutti lodevoli e coscienti, se vuoi, ma insufficienti per illuminare il nostro giudizio. La verità si farà conoscere soltanto quando saranno finiti gli studi di dettaglio; allora si potranno avere con esattezza le notizie desiderate sulla lunghezza delle linee, sull'altezza delle pendici, sullo sviluppo delle curve, sulle accidentalità del terreno, sulle spese che occorrono per la costruzione.

Di presente i fautori della linea cilentana, ci dicono quasi impossibile la linea interna; ed i fautori di questa ci dicono che l'altra ci farebbe correre su

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

precipizi. Gli uni e gli altri si combattono, e negano le rispettive deduzioni.

Per esempio, l'onorevole Lovito, stritolò, come disse l'onorevole Nicotera, la relazione degli ingegneri Passerini e Imperatori; e l'onorevole Nicotera polverizzò a sua volta la relazione dell'ingegnere Scalabrini, relazione che l'onorevole Lacava non si diede nemmeno la briga di difendere. A sentire gli uni, la linea litoranea è più lunga, a sentire gli altri, la linea interna ci farebbe allungare di parecchie ore il viaggio. Da un lato e dall'altro ci imbattiamo in amici, in persone autorevolissime e degne di fede; ma come si fa a decidersi? In tanta contraddizione, un giudizio sicuro, almeno per me, è impossibile che sia pronunciato.

Io ho voluto consultare gli interessati ad uno ad uno; ho letto relazioni, opuscoli, articoli di giornali; ho ascoltato religiosamente tutti i discorsi fatti alla Camera, ma non ho potuto decidermi. Ho desiderato la concordia, ho gridato: *pace, pace, pace*; ma non fui più fortunato del gentil cantore di Laura!

Quando l'onorevole Nicotera invocò la seconda *bomba* dell'onorevole Depretis, io mi rallegrai, supponendo che ci fosse, come si suol dire, *valuta intesa*. Mi rivolsi all'onorevole Depretis per informarmi se la *bomba* fosse alla fabbrica. Gli chiesi: c'è, o non c'è la *bomba*? Non mi rispose. Allora dissi fra me e me, chi tace acconsente. L'onorevole Depretis ha taciuto, dunque la *bomba* c'è. (*ilarità*) Ed ero fuori di me per la contentezza, quando la memoria venne un momento a turbarmi, ricordandomi la massima dell'onorevole Depretis, non ha guari annunziatami da lui stesso cioè « che chi tace non dice nè sì, nè no. » Allora che cosa fare? A qual partito appigliarsi? Votare per favorire questa o quella frazione, questo o quell'amico?.. No, mai!

Dunque io ho pensato di rivolgermi ad un criterio particolare. In fatto di ferrovie io ho un'idea mia, sarà strana, ma è un'idea mia, non formata teoricamente per un processo ideologico, ma piuttosto, dirò così, sbucciata dal cervello come frutto della osservazione e della pratica.

Io mi son domandato: Qual è l'effetto di una ferrovia nel rapporto economico? È vero sempre e generalmente che essa sia fattore di ricchezza? (Non vi sembri un paradosso quello che andrò a dire) Permettetemi che risponda con un esempio. Nel 1842, se mal non ricordo, si attivò il primo tronco di ferrovia da Napoli a Nocera. Io fui presente alla inaugurazione, e rammento la festa di quel giorno. La ferrovia, da quel giorno, accrebbe forse la produzione agricola e industriale dei paesi che per-

corse? Per me ci ho i miei dubbi. Forse nè l'agricoltura nè l'industria fecero un passo, ma la ricchezza di quelle contrade si accrebbe. Questo è certo. Ma per quali cause questo incremento? Prendiamo ad esempio uno dei prodotti agrari, il frumento. I produttori di frumento diventarono più ricchi, perchè essi poterono risparmiare una porzione significativa delle spese di trasporto sino al mercato di Napoli. Ma se i loro prodotti nel mercato trovarono la concorrenza di prodotti identici, ponghiamo della Terra di Lavoro, per vincerla dovettero ribassare i prezzi, e certamente i produttori di Nocera potevano, in grazia della minore spesa di trasporto, farlo. D'altra parte i produttori di Terra di Lavoro, dovendo lottare per lo smercio dei loro prodotti, dovettero anch'essi abbassare i prezzi. Così i produttori di Terra di Lavoro divennero di tanto più poveri di quanto i produttori di Nocera divennero più ricchi. Così l'effetto economico della prima ferrovia fu da principio un aumento di ricchezza nei luoghi da essa percorsi; una diminuzione di ricchezza nei luoghi di produzione rivali; un beneficio generale per i consumatori. Da questa osservazione è nato in me questo convincimento, che le ferrovie, se non sono egualmente distribuite su tutto il territorio dello Stato, si tramutano in aggravio delle popolazioni che ne sono sfornite.

L'intento quindi di un sistema ferroviario, secondo me, al giorno d'oggi, dovrebbe essere l'*equilibrio*. Partendo da questo criterio, trovo giustificato il disegno di legge, trovo giustificati i reclami che vengono da tutte le città della penisola, trovo giustificato il popolo d'Italia anche dalla ingiuria di accattonaggio che gli ha regalato l'onorevole Gabelli, trovo da ultimo giustificata la gara dei sostenitori della linea Castrocuoco-Lagonegro, e dei sostenitori della linea Castrocuoco-Sapri. Gli uni e gli altri sono spinti da un impellente bisogno, gli uni e gli altri lottano per l'esistenza. Se questo è vero, se il criterio è esatto, la conseguenza logica è questa: facciamo entrambe le linee. Questa è la proposta dell'onorevole D'Amico, ed io sarei disposto a votarla purchè non ne venga maggiore aggravio alle finanze dello Stato.

E poichè le diffidenze sono giunte al segno, che si teme si faccia una sola delle due linee, io propongo un emendamento in questo senso: che le due linee siano studiate entrambe contemporaneamente, e contemporaneamente siano principiati i lavori.

Se quest'ordine d'idee sarà accolto dalla Camera, io sarò felice, e voterò alla ristabilita concordia; se però non sarà accolto, se per poco si vorrà sostenere la precedenza dell'una sull'altra linea, io allora proporrò che sia sospeso il giudizio della Camera, fin-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

chè non siano pronti gli studi di dettaglio, e che, in seguito a questi studi ultimati, sia proposta nuovamente la questione alla Camera onde poter decidere con cognizione di causa, e rendere giustizia a chi tocca, senza compromettere gli interessi del paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Gaeta ha facoltà di parlare.

DI GAETA. Signori! Quando lessi per la prima volta la bella e dotta relazione dell'egregio nostro collega, l'onorevole Morana, io mi persuasi che nessuna opposizione sarebbe stata fatta in questa discussione alla preferenza accordata dalla nostra Commissione alla linea del Vallo di Diano sulla linea litoranea; tanto a me parvero giuste, valide ed evidenti le ragioni dall'onorevole relatore addotte a favore della linea prescelta dalla Commissione. E mi confermai in questa persuasione quando, proseguendo oltre nella lettura di quella relazione, pervenni in fine di essa alle sue conclusioni, compendiate nelle proposte della Commissione; la quale, appunto per evitare qualsiasi motivo di dissenso o di rivalità fra popolazioni d'una stessa provincia, pur dando la preferenza alla linea interna, annoverava fra le linee di 3^a categoria anche la diramazione litoranea fra Battipaglia-Pesto e Castrocuoco. E quando poi nella tornata, della quale non ricordo il giorno, venne l'onorevole Depretis a proporci il passaggio di tutte le linee da una categoria all'altra immediatamente superiore, con che la diramazione suddetta dalla terza venne a passare nella seconda categoria, allora io non seppi più concepire nè immaginare, come si potessero trovare, non dirò delle ragioni, ma dei pretesti per fare opposizione a quest'equa e soddisfacente proposte della Commissione e del Governo. Ma sventuratamente, come avete potuto accorgervi, onorevoli colleghi, vani riuscirono gli sforzi dell'egregia nostra Commissione, vani ancora quelli del Governo, per appagare le insaziabili voglie dei partigiani della linea litoranea; i quali, mi scusino, come la Lupa di Dante che

....dopo il pasto ha più fame che pria non contenti d'aver la ferrovia, non contenti di aver veduto passare questa loro ferrovia dalla terza alla seconda categoria, pretendono ora, contro ogni principio di giustizia, e contro gl'interessi generali dello Stato, che questa loro prediletta ferrovia si avesse la precedenza su quella prescelta dalla Commissione.

Signori, vi confesso che io avrei desiderato di non prender parte a questa discussione, poichè a me ripugna di venir qui a contendere fra noi dei vantaggi per le popolazioni da noi rispettivamente rappresentate; ma poichè la posizione che venne a noi

fatta dalle proposte della Commissione e del Governo, dico a noi partigiani della linea interna, poichè questa posizione ci viene ora contrastata dai partigiani della linea litoranea, io ho il debito di assumere la difesa degli interessi di quelle popolazioni. E ciò farò con tanta minor ripugnanza, inquantochè le mie opinioni e convinzioni relativamente a questa questione del tracciato della Eboli-Reggio, non sono sorte in me ora, ma esse datano da moltissimo tempo; della qual cosa possono far fede molti dei miei colleghi che siedono da questa parte (*Sinistra*) della Camera; esse datano fin da quando io aveva l'onore di rappresentare il 2° collegio di Napoli nella XI Legislatura, cioè quando non poteva passarci neppure per la mente che in un'epoca a quella posteriore io sarei stato per due successive Legislature il deputato del collegio, che oggi ha l'onore di rappresentare. Premesse queste dichiarazioni, entro subito nell'argomento.

Signori, la scelta di un tracciato ferroviario è una questione molto difficile e complessa: trattasi di conciliare interessi disparatissimi fra loro, convenienze di natura affatto diverse l'una dall'altra. Convenienze militari e strategiche, convenienze politiche, convenienze economiche, commerciali, tecniche, sono tutte cose, o signori, delle quali bisogna tener conto nella scelta d'un tracciato ferroviario. Ed è evidente, che non bisogna pretendere che tutte queste convenienze, od anche una di essa debba avere il massimo valore di cui essa è suscettibile; ognuno bisogna che ceda qualche cosa alle altre, affinchè tutte siano egualmente considerate e soddisfatte.

Se mi fosse lecito d'esprimermi con un linguaggio algebrico, io assimilerei il problema della scelta di un tracciato ferroviario ad un problema di massimi e minimi: immagino una funzione di diversi fattori, ed ogni fattore una funzione diversa d'una stessa incognita; trattasi di determinare per quest'incognita un valore che dia il valore massimo, non di uno dei fattori, ma di tutto il complesso della funzione. Mi spiego con un esempio.

Immaginiamo, o signori, che si abbia a costruire una ferrovia fra due punti, e immaginiamo che vi siano cinque progetti da esaminare. Tre di questi progetti non soddisfano punto alle convenienze militari, anzi sono la negazione assoluta di tutte le condizioni necessarie per una linea militare; due altri progetti vi soddisfano, ma uno vi soddisfa in modo più perfetto dell'altro: però questo ultimo richiede 10 milioni di più di spese di costruzione, richiede un milione di più di spese annue di esercizio; esso passa per un paese deserto, mentre l'altro passa per popolosi centri industriali: allora è

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

evidente, o signori, che io debbo sacrificare l'ottimo delle convenienze militari per ottenere tutte le altre convenienze.

Un altro esempio. Degli stessi 5 progetti, 3 richiedono una spesa approssimativa di 200 milioni; gli altri 2, uno di 140, l'altro di 150. Sotto questo punto di vista della spesa di costruzione, sarebbe da preferirsi quello che richiede la spesa di 140 milioni; ma questo ultimo andamento non è una linea militare; esso richiede maggiore spesa di esercizio; allora io sacrifico i 10 milioni di più di spesa di costruzione, e mi contento di poter soddisfare egualmente a tutte le altre convenienze.

Fremessi questi principii generali, veniamo alla applicazione di essi, alle due linee di cui discutiamo.

Signori, se noi volessimo considerare la questione della scelta di questo tracciato, o andamento che dir si voglia (ed io una volta per sempre, intendendo di dire *andamento* quando dico *tracciato*, giacchè l'andamento è quello che siamo in grado di poter giudicare noi; mentre il tracciato è di competenza esclusiva degli uomini tecnici), se volessimo considerare, io diceva, unicamente questa questione dei due andamenti sotto il punto di vista delle convenienze militari, è evidente che bisognerebbe scegliere la linea esclusivamente interna, cioè quella la quale dopo Lagonegro passerebbe gli Appennini al colle di Campotenese, e di là scenderebbe nella valle del Crati, ove si congiungerebbe a Spezzano Albanese colla linea già costruita tra Spezzano e Cosenza. Con che noi avremmo una linea tutta interna tra Battipaglia e Cosenza; e quando ci venisse fatto di congiungere con un tronco ferroviario San Severino ed Eboli, noi potremmo avere la continuazione di tutta la dorsale, che tanto sta a cuore a tutti i militari e a tutti coloro che si preoccupano della difesa dello Stato. Avrei prescelto anche questa linea per un'altra ragione; ed è che essa sarebbe stata di grandissimo utile alle popolazioni calabresi del versante jonico, le quali, bisogna convenire, costituiscono la maggior parte delle popolazioni calabresi. Signori, tre quarti delle Calabrie sono sull'Jonio. Ed anche avrei preferita questa linea nell'interesse della città di Napoli, alla quale le popolazioni del versante jonico sarebbero state più direttamente collegate.

Ma, o signori, sono state tali e tante le prevenzioni suscitate contro di questa linea; si sono talmente esagerate le sue difficoltà tecniche, e d'altra parte si sono talmente amplificati i vantaggi di una linea sedicente litoranea, perchè litoranea proprio non è quella che si propugna, che veramente io dispero di persuadere la maggioranza della Camera a

votare questa linea. Per quanto valide ed evidenti potessero essere le mie ragioni, per quanto io mi sforzassi ad esprimerle con chiarezza, resterebbe pur sempre un dubbio nell'animo vostro ingenerato dalle suddette prevenzioni, e difficilmente raggiungerei il mio intento. Quindi rinunzio a propugnare questa linea esclusivamente interna; però se qualcuno se ne fa il patrocinatore, dichiaro fin d'ora che l'appoggerò col mio voto.

Tolta adunque questa linea esclusivamente interna, ho pensato se vi era modo di poter costruire una linea, la quale soddisfacesse alle convenienze militari, evitando il doppio passaggio dell'Appennino e quella maggior lunghezza, che tanto dava sui nervi ai partigiani della linea litoranea. Questa linea sventuratamente è impossibile; poichè giunti all'altezza della provincia di Cosenza, gli Appennini si avvicinano talmente al mare, che i bacini compresi fra i numerosi contrafforti che si dipartono dalla catena principale verso il Tirreno, sono così corti e dirupati, che più che delle vere vallate, debbonsi considerare come letto di numerosi torrenti, dove affluiscono le acque che scendono giù dalle alte cime dell'Appennino; e per di più la direzione di queste vallate è quasi sempre perpendicolare alla direzione della catena principale, val quanto dire trasversale alla direzione generale che dovrebbe percorrere la ferrovia; quindi voi vedete l'impossibilità di poter soddisfare le convenienze militari per questo tratto di via.

Ma se questi inconvenienti e difficoltà s'incontrano nel primo tratto della ferrovia, cioè da Reggio a Castrocuoco, non si rinvengono altresì nel secondo tratto, da Castrocuoco ad Eboli. Basta guardare qualsiasi carta topografica di quella regione, perchè la configurazione naturale del terreno vi additi qual è la via che deve percorrere la ferrovia. Dal monte Cervaro dell'Appennino si stacca una lunga catena di montagne, la quale facendo gomito sopra se stessa e piegando nella direzione da sud-est a nord-ovest, corre quasi parallelamente alla linea principale dell'Appennino, e forma con essa una lunga e bella vallata, una delle più importanti delle provincie meridionali, sia per la feracità del suolo e ricchezza dei suoi prodotti, sia per la numerosa ed indubre popolazione che vi abita. È questa la vallata di Teggiano, di cui il mio egregio amico e collega, onorevole Petruccelli della Gattina, fece ieri una così ridente e poetica descrizione.

Dal versante occidentale di questa catena subappenninica, un poco al nord di Sanza, si stacca un secondo ramo, il quale, facendo pure gomito sopra se stesso, si prolunga parallelamente al precedente e forma con esso la valle del Calore affluente del

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

Sele. Finalmente dai versanti occidentali di quest'ultima catena e della precedente si distaccano numerosi contrafforti, dei quali i più settentrionali si vanno a perdere nella deserta pianura di Pesto e gli altri si prolungano fino al mare, intercettando qualunque via lungnesso la spiaggia fra il nord ed il sud. Dal versante meridionale poi del Monte Cervaro si apre altra lunga valle, che è quella del Noce, la quale finisce al mare presso Castrocuco. Ora, signori, da questa generale e breve esposizione della configurazione topografica di quella regione, voi comprenderete che la costruzione di una linea interna non solo non presenta molte difficoltà, ma ne presenta meno della linea litoranea, la quale deve attraversare uno per uno tutti i contrafforti di cui vi ho testè parlato, e con essi i numerosi corsi d'acqua, fiumi o torrenti compresi fra questi contrafforti.

L'onorevole D'Amico ieri diceva: signori, il problema va messo fra linea litoranea e linea appenninica. In verità, io non comprendo che cosa abbia voluto intendere con questa definizione della questione l'onorevole D'Amico.

Se la linea interna è una linea appenninica solo perchè attraversa longitudinalmente due lunghe vallate, nulla ho da ridire; ma se la chiama così perchè corre sulle vette degli Appennini, come disse ieri, s'inganna a partito, perchè la linea da me propugnata non corre punto su per le vette degli Appennini.

Dalla descrizione che vi ho fatta della configurazione topografica di quella regione, voi vedete che la linea interna percorre due vallate che partono dal monte Cervaro, una verso settentrione, l'altra verso mezzogiorno; la vallata di Diano cioè e quella del Noce, la quale va a terminare al mare verso Castrocuco. Io ammirai il discorso dell'onorevole D'Amico, e mi congratulai con lui, perchè veramente una causa così cattiva come quella della linea litoranea, non poteva essere difesa in modo più abile di quello che fu da lui difesa. Non posso però tacere, come mi sorpresero certe contraddizioni in cui egli è caduto con le idee da lui stesso manifestate nel precedente suo brillante discorso in occasione della discussione generale di questo stesso disegno di legge. Io allora presi nota di certe idee da lui manifestate, dalle quali mi sembrò vedere che egli fosse il più accanito partigiano delle linee interne.

Difatti, in un punto del suo discorso, l'onorevole D'Amico si esprimeva così:

« Ma non basta, o signori, parlare dell'agricoltura, vi è pure l'industria che ha bisogno di strade ferrate, e che ce ne chiede un aumento. Noi abbiamo

la disgrazia di non avere il beneficio del carbon fossile; ma il nostro Cesare Balbo sapete che cosa diceva? Noi italiani non avremo il diritto di lagnarci della natura che ci ha privati del carbon fossile se non quando avremo utilizzate tutte le nostre cadute d'acqua. E queste cadute d'acqua dove s'incontrano? Nel fondo delle vallate. E quali sono le ferrovie che a noi mancano? Quelle per l'appunto che ci spingono nel fondo delle vallate dei nostri Appennini, giacchè delle ferrovie litorali ne abbiamo a sufficienza. »

Dunque voi, onorevole D'Amico, vi affliggevatene che avevamo molte linee litoranee e non avevamo nessuna di queste linee nel fondo delle nostre vallate, ed ora venite a fare il patrocinatore delle linee litoranee!

In altro punto l'onorevole D'Amico parlando dell'industria mineraria ed appassionandosi per l'estrazione dello zolfo, dei minerali di ferro, di piombo e rame, del petrolio e della lignite, prorompe in questa esclamazione:

« E come volete che l'industriale, che colui il quale cerca col suo lavoro di produrre, si vada ad internare in valli, ove non trova alcun mezzo di comunicazione per arrivarci, per giungere a conoscere esattamente lo stato del nostro sottosuolo, e vedere quali sieno le ricchezze della natura che vi sono nascoste? »

Ed appresso: « Signori, tra le cifre che vi ho citato poc'anzi intorno alla produzione italiana ne ho dimenticata una. L'Italia possiede 15 milioni di capi di bestiame. Di questi 15 milioni di capi di bestiame quanti viaggiano sulle nostre strade ferrate? 1,500,000. Eppure il bestiame, lo sappiamo tutti, l'estate va in un luogo e l'inverno in un altro. Il passaggio del bestiame dalle montagne alla pianura lo si fa per mezzo delle ferrovie? Punto. Tutto questo gran movimento sfugge all'industria ferroviaria italiana, e vi sfugge per due ragioni: prima perchè noi manchiamo di quelle tali ferrovie che s'inoltrino nelle valli dell'Appennino, e poi perchè abbiamo tariffe troppo elevate. »

Ed ora, ad un mese di distanza, l'onorevole D'Amico, da così accanito sostenitore delle linee interne diviene d'un tratto appassionato propugnatore delle linee litoranee! Ma l'onorevole D'Amico dice che il problema va messo fra linee litoranee e linee appenniniche, e chiama appenniniche quelle che corrono fra le vette dei monti, quasi che la nostra linea fosse di questa natura; ed io gli ho già detto non essere ciò esatto, perchè la nostra linea percorre il fondo di due lunghe vallate, comunicanti fra loro per una galleria.

E d'altra parte la linea da lui propugnata è vera-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

mente una linea litoranea? Signori, intendiamoci bene. Se per linea litoranea voi intendete una linea, la quale cammina poco discosto dal mare, io convengo che sia linea litoranea anche questa che voi patrociniate; ma se per linea litoranea intendete una linea che cammina quasi orizzontalmente, ma questa è tutt'altro che linea litoranea, e ve lo dimostro. Linea litoranea è la linea dell'Adriatico, è la linea del Jonio, perchè fra il mare e le ultime pendici dei monti v'è una larga zona di pianura, dove potete costruire non una, ma 50 e 100 ferrovie. Ma qui, dove tutti i contrafforti, di cui dianzi vi ho parlato, chiudono come grossi muraglioni qualsiasi accesso sulla spiaggia, non potete andare da un punto ad un altro che attraversando uno per uno questi muraglioni, e con essi tutti i numerosi corsi d'acqua che sono fra loro compresi. Questa linea non può altrimenti esser fatta che a forza di gallerie e ponti.

Non c'è altra soluzione che questa. O voi vi volete mantenere ad una quota bassa per non elevare di troppo le vostre pendenze, ed avete bisogno di fare le vostre gallerie giù, quasi alle falde dei monti e quindi gallerie lunghissime, di 4 o 5 chilometri. O volete invece evitare di fare queste lunghe gallerie, e bisogna che allora le facciate un poco più in alto, che saliate un poco; ed allora non potete evitare quel continuo movimento di salita e di discesa.

O farete questa ferrovia a forza di gallerie e ponti o col secondo sistema avrete trasformato la vostra ferrovia, permettete che ve lo dica, in un circo equestre: salti di barriere e di fossi. Si presenta il primo contrafforte, è una barriera; saltate questa barriera e trovate il fiume o il corso d'acqua. Bisogna saltare il fosso, e quindi un ponte. Saltato questo fosso, quando sarete sull'altra sponda vi troverete di fronte una seconda barriera: altro salto; e poi un altro salto di fosso. Ora domando io se questa si può chiamare linea litoranea!

Ma veniamo adesso al paragone particolareggiato delle diverse qualità tecniche, politiche, militari ed economiche di queste due ferrovie. L'onorevole D'Amico l'altro ieri ha fatto un discorso bellissimo, molto abile. Egli da quell'uomo accorto che è ha voluto sfuggire la questione tecnica. Egli diceva: io convengo che la linea interna, sotto il punto di vista militare, politico ed economico, sia preferibile alla litoranea. Ma vi è la questione del tempo e delle spese d'esercizio; or queste sono questioni tecniche, e queste questioni non possono nè debbono essere trattate dalla Camera. Ma quali sono queste questioni tecniche? A che si riduce tutto il tecnico? In quella famosa formola $\frac{H}{17}$.

Non possiamo trattare questa questione, perchè è una questione tecnica, onorevole D'Amico? Ma dove sono queste formule algebriche? Dove i logaritmi, dove le funzioni trigonometriche che bisogna qui sviluppare? Dove le equazioni di terzo o quarto grado da risolvere? Io non capisco: una semplice formula, $\frac{H}{17}$ ci deve spaventare a segno da farci rinunciare a questa discussione?

L'onorevole D'Amico dice ch'egli non è tecnico.

Troppa modestia, onorevole D'Amico, ella è tecnicissimo, e lo sa; ma precisamente perchè è troppo tecnico, ha voluto evitare la discussione, ed ha detto: no, trattiamo la questione in altro modo. E come l'ha trattata? Vediamo. Egli ha detto: lasciamo stare queste distanze virtuali, esse non sono alla portata di tutti, trattiamo la questione praticamente. E dice: una locomotiva potente, avviata con una velocità di 15 chilometri all'ora, trasporta sulle pendenze del 10 per mille 511 tonnellate, e sulle pendenze del 20, tonnellate 257; e se questa locomotiva acquista la sua velocità sino a quella di 40 chilometri, allora le 511 tonnellate, che trasportava colla pendenza del 10 per mille si riducono a 152, e le 257, che trasportava colla pendenza del 20 si riducono a 68. Queste sono cifre, questo si chiama parlare più chiaro che non la potenza virtuale. (*Bravo!*)

Ma, onorevole D'Amico... non so se sia presente...

D'AMICO. Ci sono.

DI GAETA. Sono queste qui precisamente le cifre di cui si sono serviti i componenti della Commissione per il traforo del Gottardo, per venire a quella conclusione della determinazione delle distanze virtuali: sono questi i dati di cui i membri della Commissione suddetta sonosi serviti per determinare le relazioni fra le distanze virtuali e le diverse pendenze di una ferrovia. Or bene, dopo aver detto che la Camera non può trattare queste questioni tecniche, egli vorrebbe rifare dinanzi alla Camera il lavoro che fecero quegli egregi ingegneri, per determinare la suddetta formola $\frac{H}{17}$. E poichè anche col suo ragionamento la questione tecnica non si sfugge, val meglio servirsi del lavoro già fatto dagli altri, e ragionare sulla formola $\frac{H}{17}$: tanto più che essendosene parlato tante volte, ognuno ne avrà compreso il significato.

Per fare il raffronto di tutte le proprietà di queste due linee mi servirò degli stessi dati forniti dalla Commissione tecnica, vale a dire dai due ispettori Passerini ed Imperatori, seguendo in ciò l'esempio

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

dei miei onorevoli colleghi Lacava e Levito, i quali hanno messo da parte tutti i progetti e controprogetti, critiche e difese che si sono scritti e stampati su questa quistione dall'una e dall'altra parte.

Stiamo ai dati ufficiali, e dati ufficiali sono quelli della relazione Passerini ed Imperatori. Ed a me piace tanto più far capo dai dati da loro forniti, per quzato nella prima pagina della loro relazione leggo queste parole: « Per procedere con ordine in un affare di tanta importanza, e che tocca sì gravi interessi, la Commissione scevra d'ogni idea precon-cetta, ed ispirata a sentimenti della massima imparzialità, ecc. »

Dunque io mi affido interamente ai loro dati; se non che, ove per avventura essi fossero caduti in qualche errore materiale, mi si concederà che io lo rettifichi: di che essi non me ne vorranno male.

Cominciamo, o signori, col fare un paragone delle distanze effettive. Prego di osservare l'allegato III annesso alla relazione Passerini e Imperatori. Da questo allegato risulta che la distanza complessiva per la linea litoranea da Battipaglia a Reggio sarebbe di 497 chilometri e mezzo, o che quella per la linea interna di 490 chilometri; vi è una differenza di 7500 metri.

Io veramento non approvo il metodo tenuto dagli onorevoli Passerini e Imperatori per fare il paragone fra queste due linee ferroviarie, poichè i tratti da Napoli a Battipaglia e da Reggio a Castrocucco essendo comuni alle due ferrovie è inutile tener conto delle distanze rispettive di quei tratti. Basiamo dunque i nostri ragionamenti sulle due distanze tra Battipaglia e Castrocucco: l'una per il vallo di Diano e l'altra per la linea litoranea. Queste due distanze sono di 137 chilometri e mezzo per la linea litoranea e 130 per quella interna: differenza chilometri 7 e mezzo; se sbaglio, correggetemi. Quindi il vantaggio, dal lato della distanza effettiva è per il vallo di Diano di 7500 metri.

Veniamo ora alla questione del tempo ed alle spese d'esercizio.

Signori, vi prego di accordarmi la vostra attenzione, poichè questa questione del tempo è la principale.

Tutti convengono che la linea interna ha tutte le qualità strategiche, militari, politiche, economiche, commerciali, ma c'è contro di essa la questione del tempo. Io ho sentito dirmi in questi giorni passati, ed anche stamane, da diversi dei nostri colleghi: Sta bene, onorevole Di Gaeta, noi conveniamo che questa linea interna abbia tutte le qualità per esser preferita alla litoranea, ma c'è la questione del tempo; per me 41 minuti di vantaggio nelle corse dei treni per la linea litoranea sono di gran

peso. Se fossero 15, 20 o 25, potrei forse acconciarmi, potrei transigere, ma su 41 no. Ci sono poi altri più esigenti, i tempisti arrabbiati, i quali dicono, a costo di tutti i principii che avete esposti, a costo di sacrificare gli interessi della difesa dello Stato, di contentare una popolazione doppia dell'altra, di spendere 20 a 30 milioni di più, io non intendo perdere neppure un minuto nella mia corsa da Reggio a Napoli.

Io spero, signori, di poter contentare i primi, e chi sa... chi sa non mi riesca di contentare anche i secondi.

Voi sapete, o signori, che uno dei primi teoremi della meccanica razionale è che il tempo è uguale allo spazio diviso per la velocità.

Permettetemi che io vi esponga queste cose, perchè da ciò dipende di veder chiaro in questa faccenda delle distanze virtuali. Il tempo è dunque uguale allo spazio diviso per la velocità, val quanto dire, che crescendo lo spazio, cresce il tempo, diminuendo la velocità, aumenta egualmente il tempo. Voi sapete ancora che la velocità diminuisce a misura che aumenta la pendenza, poichè la macchina deve fare un maggiore sforzo per trascinare il treno: un tratto di ferrovia che ha una pendenza forte del 20 per mille non può percorrersi che con una velocità minore di quella con cui si percorre un tratto di ferrovia che ha una pendenza del 10 per mille. Ora gli ingegneri ferroviari hanno adottato un sistema assai semplice e comodo per paragonare le linee di montagna, e determinarne il tempo del percorso e le spese di esercizio. Essi hanno riportato questi tronchi di ferrovia in pendenza a delle ferrovie in piano orizzontale o quasi orizzontale.

Supponiamo che si abbia un tronco di ferrovia lungo 100 chilometri con la pendenza del 20 per mille, e supponiamo, per esempio, che si trovi che un treno con una determinata macchina impiega tanto tempo a percorrere questo tronco di ferrovia, per quanto ne impiega il treno stesso a percorrere 120 chilometri di ferrovia in piano orizzontale o quasi orizzontale. Questa distanza di 20 chilometri che si aggiunge alla distanza effettiva chiamasi distanza virtuale; ed allora quando si ha a calcolare il tempo della percorrenza dei treni o la spesa di esercizio di una determinata linea di montagna, la si considera come in piano quasi orizzontale, purchè si supponga la sua lunghezza effettiva accresciuta della distanza virtuale corrispondente a quella determinata pendenza. Or bene, gli ingegneri ferroviari si sono occupati di questo problema, di determinare cioè le distanze virtuali corrispondenti alle diverse pendenze delle ferrovie; e fra quelli che maggiormente si occuparono di que-

sto argomento v'ha il Lommel, il Rambaux, il Rua, il colonnello La Nicca ed altri. Le conclusioni alle quali sono pervenuti diversificano alquanto le une dalle altre; ma in sostanza i risultamenti ai quali si perverrebbe applicando la formula di uno anzichè quella di un altro, non diversificherebbero molto fra loro.

La nostra Commissione Passerini e Imperatori si è servita per questo scopo della formula del Rambaux, che è quella famosa $\frac{H}{17}$, la quale va applicata a tutte le ferrovie di montagna che hanno una pendenza tra il 10 e 25 per mille, cioè una pendenza media del 17 per mille. Applicando questa formula alle condizioni altimetriche della ferrovia interna, essi hanno trovato che la distanza virtuale sia di circa 34 chilometri.

Qui però mi pare che vi sia un errore materiale. Per la distanza virtuale di un tronco ferroviario si suol prendere la media fra le distanze virtuali dei treni di andata e ritorno. Questi 33 chilometri e 900 metri di distanza virtuale che si aggiungono alla linea interna sono giusti pel treno che viene da Reggio verso Napoli, ma non per il treno che muove da Napoli verso Reggio; poichè tra Castrocuoco, alto 47 metri sul livello del mare, e il punto culmi della galleria del monte Cervaro, c'è una differenza maggiore di quella che c'è fra il punto d'innesto della linea a Sioignano, alto 150 metri, ed il punto suddetto della galleria al monte Cervaro. Dunque da Castrocuoco per salire alla galleria della Pertusata v'ha maggiore differenza di livello, che non ve ne sia per i treni che vengono da Napoli verso Reggio; e perciò variando il valore di H , che esprime appunto la differenza di livello fra il punto più basso ed il più alto, varia altresì la distanza virtuale, la quale per i treni provenienti da Napoli è di 26 a 27 chilometri, onde la vera distanza virtuale del tronco pel Vallo di Diano sarà di 30 e più chilometri e non 34, come è segnato nella tabella annessa alla relazione: essendo a tutti noto che per le distanze virtuali si prende la media fra quelle corrispondenti ai treni di andata e di ritorno.

Vediamo ora nella stessa colonna della stessa tabella quale distanza virtuale viene attribuita alla linea litoranea. Zero! E perchè? Per la sola linea interna si calcolano le distanze virtuali, e per la litoranea no. Si potrebbe però rispondere: che non si potevano calcolare le distanze virtuali per quella linea, perchè di essa non si avevano gli studi precisi, tanto planimetrici che altimetrici. Ed io ne convengo, perchè per la linea interna il valore di H si potette determinare con precisione, essendovi progetti ben definiti e studiati, ma per la linea

litoranea questi studi non esistono; imperciocchè i signori ingegneri Imperatori e Passerini non hanno fatto altrò che accennare le modifiche che, secondo il loro modo di vedere, dovevansi apportare al progetto Giordano; hanno bensì detto: a tal punto la linea si dovrebbe appoggiare a destra od a sinistra, all'altro punto si dovrebbe aumentare la pendenza per accorciare la galleria, a tale altro abbassare ancora la livelletta per diminuire l'altezza di un manufatto; ma un lavoro completo non l'hanno fatto nè potevano farlo.

Ve lo si è fatto osservare ieri che in 15 giorni non si può fare un lavoro di questa natura, di rifare da capo tutto il tracciato, sia nel senso planimetrico che altimetrico. Quella linea, come fu concepita da loro, non è più la linea Giordano, ma un'altra linea della quale bisogna rifare gli studi. Però con l'aiuto della carta dello stato maggiore qualche cosa si sarebbe potuto fare, per avere con qualche approssimazione la distanza virtuale da attribuirsi a questa nuova linea.

Io ho voluto seguire coll'aiuto della carta dello stato maggiore l'andamento che accennano gli ingegneri Imperatori e Passerini per questa linea litoranea; ebbene, io ho trovato che dalla quota di 68 metri a Battipaglia, si scende a 10 ad Agropoli, e poi si sale a 128 a Rotino, indi si scende nuovamente a 10 al letto dell'Alento; si risale ancora a Caprioli a 148 metri, e poi si scende a 107 metri sul Lambrò, per risalire a 244 a Casanna, riscendere ancora a 35 sul Mingardo, e poi si sale nuovamente a 230 alla contrada Celle per scendere ancora una volta a 13 metri al passaggio del Busento e via discorrendo.

È vero che le quote delle alture sono quelle del suolo naturale, e che varie di esse si passano in gallerie con quote minori; come pure che diverse di queste pendenze, e specialmente le prime non raggiungono il 10 per mille; ma è altresì vero che 4 o 5 di queste pendenze dovranno essere superiori al 10 e 12 per mille, come risulta dalla stessa relazione dei soprannominati ingegneri Passerini ed Imperatori. Potrei leggervi una quantità di punti, dove è detto che le pendenze sono superiori al 10 e 12 per mille, che anzi in certi punti si suggerisce di forzare le pendenze anche al di là del 12 per mille.

Dunque anche per questa linea la distanza virtuale si sarebbe potuta determinare con qualche approssimazione. Se dovessi giudicare così all'ingrosso quale sia codesta distanza virtuale, io direi che tra l'una e l'altra linea la differenza non dovrebbe essere molta; tanto più che l'onorevole Baccarini ieri ci accennava che egli approvava pienamente il concetto manifestato dall'onorevole Ber-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

tolè Viale, ed ammesso da tutti gl'ingegneri ferroviari, che le pendenze miti quando sono protratte per lunghi tratti di ferrovia sono più dannose delle brevi pendenze forti; per cui è meglio superare di una sol volta un'altezza di 5 a 600 metri, anzichè superarne in 5 o 6 tratti distinti 100 metri per volta.

Ma, signori, supponiamo per un istante che quella linea litoranea non abbia ad essere gravata di alcuna distanza virtuale. Più di questo non posso concedervi; cioè che voi possiate costruire la vostra ferrovia in perfetto piano orizzontale, il che non può avvenire che per un miracolo, cioè che le acque del mare si ritirino dalla spiaggia attuale per 20 o 30 metri per dare adito a voi di costruire questa vostra prediletta linea in piano orizzontale. E che cosa avreste conseguito con ciò? La linea interna si presenterà al paragone con l'enorme peso di 30 chilometri, che aggiunti ai 130 già esistenti fra Battipaglia e Castrocuoco, formano 160 chilometri; mentre la vostra linea si presenterà vergine e pura, senza neppure un chilometro di distanza virtuale: cioè coi suoi 137 chilometri e mezzo di distanza effettiva. Differenza a svantaggio della linea interna 22 chilometri e mezzo. Or siccome pel principio susedposto delle distanze virtuali, i tronchi che ne sono gravati si suppongono ridotti a tratti orizzontali; così questi 22 chilometri e mezzo di maggiore percorrenza si tradurrebbero in mezz'ora di maggior durata nel tragitto da Castrocuoco a Battipaglia e viceversa: in considerazione che nelle linee orizzontali o quasi la velocità si ritiene da tutti gli ingegneri ferroviari essere di 45 chilometri all'ora.

Ricordatevi che con questo sistema delle distanze virtuali, quando paragoniamo due linee con diverse pendenze le riportiamo ad un piano orizzontale; ed allora la velocità che bisogna applicare ai treni è quella riconosciuta per le ferrovie in piano orizzontale, cioè di 45 chilometri all'ora. Dunque perchè si verifichi questo vantaggio di mezz'ora della vostra linea sulla nostra, bisogna supporre il miracolo che le acque del mare si ritirino dalla spiaggia attuale per 30 o 40 metri, per lasciare a voi l'adito di costruire la vostra ferrovia. E dunque; dove sono i tanto decantati 41 minuti di differenza? Or poichè di miracoli oggigiorno non se ne fanno, e massime di quelli della natura suddetta, che, per quanto io sappia, solo Mosè fece, e per poche ore; è perciò evidente che se differenza vi è a svantaggio della linea interna, questa deve essere assai minore di 30 minuti, cioè tra i 10 e i 20 minuti.

E con ciò mi pare di aver contentato i meno esigenti dei miei colleghi; quelli cioè che in considerazione di tutti gli altri immensi vantaggi che offre

la linea interna sulla litoranea, sarebbero disposti a sacrificare dai 10 ai 20 minuti sulla percorrenza dei treni.

Ma non è possibile di determinare con precisione questa distanza virtuale? Vediamo se ci possiamo mettere d'accordo. Dicano essi quanto vogliono che sia questa distanza virtuale per la linea litoranea? Mi dicano così una cifra qualunque, chi sa che non m'accontenti. Niente? Non lo volete dire? Allora lo dirò io.

E qui, signori, permettetemi di fare una parentesi; voglio raccontarvi un aneddoto che avvenne una volta a me; il quale sembra a prima giunta che non abbia alcuna relazione col caso presente, ma che pur ve l'ha.

Lor signori sanno che i negozianti, specialmente nei bazar, dietro a ciascun oggetto tengono un cartellino, ove sono segnate alcune lettere scritte, le quali indicano il prezzo dell'oggetto stesso, ma per decifrare quelle lettere bisogna conoscere la chiave, che è una determinata parola. Una volta ad un mio amico venne fatto di scoprire la chiave di uno di questi negozianti, e me la comunicò. Quando io andava in quel negozio a comperare degli oggetti, la prima cosa che faceva, era, col pretesto di guardarli, di leggere la cifra ed appurare il prezzo dell'oggetto; e quando un oggetto che io già sapeva che poteva essere venduto per 10 lire, me se ne domandava 15; io teneva duro sulla mia offerta di 10, fino a che il negoziante, trovandovi pure la sua convenienza a disfarsene per quel prezzo, me lo vendeva.

Ripetendosi questo fatto diverse volte, perchè andava spesso a comperare in quel negozio, il negoziante mi disse una volta: ma sa colonnello che con lei non c'è verso di guadagnare un soldo più del giusto. Il povero uomo non sapeva che io aveva indovinato la sua chiave.

Volete sapere qual'è la vostra distanza virtuale? Seguite un po' il mio ragionamento, e vedrete se ho ragione. Supponete che parallelamente alla linea litoranea prescelta dalla Commissione tecnica si costruisca un'altra linea in perfetto piano orizzontale e che poi, giunta a Reggio questa linea, sia prolungata nel mare per altri cento chilometri. Allora facciamo partire da Battipaglia contemporaneamente due treni. Uno percorre la linea costruita con quella pendenza del 10, del 12, ecc., ed un altro percorre questa linea immaginaria tutta orizzontale. Il treno che percorre la linea colle pendenze del 10 e del 12 va con una velocità di 38 chilometri all'ora, quale gli stessi ingegneri Passerini e Imperatori le hanno attribuito. Su quella orizzontale invece il treno cammina colla velocità di 45 chilometri

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

all'ora, perchè questa è la velocità ammessa da tutti gli ingegneri sulle linee orizzontali o quasi; e ciò viene asserito dallo stesso Rambaux citato dagli ingegneri Passerini ed Imperatori: che anzi in Italia i treni diretti sulle linee di pianura vanno colla velocità di 45 chilometri, mentre in Francia questa velocità è di 52 chilometri.

Ciò posto, quando il treno che corre sulla strada reale sarà arrivato a Reggio, il treno immaginario avrà fatto molto più cammino.

E per saperlo come fo? Stabilisco una semplice proporzione, perchè le velocità a tempi uguali, sono proporzionali alle distanze percorse. Quindi se colla velocità di 38 chilometri all'ora si percorrono 498 chilometri (che è la distanza della linea littoranea da Battipaglia a Reggio), colla velocità di 45 chilometri, quanti se ne percorrono?

Eseguendo questo calcolo si ha 589 chilometri per quarto proporzionale della suddetta proporzione. Dunque questo treno immaginario che cammina su questa ferrovia immaginaria orizzontale, quando il primo treno si troverà a Reggio, avrà fatto un cammino in alto mare di 91 chilometri di più. Ora vi domando, signori: E questi 91 chilometri che cosa sono? Non rappresentano essi precisamente la distanza virtuale di tutta la linea da Battipaglia a Reggio? E perchè? Perchè non abbiamo fatto altro che riportare la linea reale sopra un piano orizzontale. Quella aveva una velocità di 38 chilometri all'ora, questa deve averla di 45. E allora, per conoscere di questi 91 chilometri di distanza virtuale da Battipaglia a Reggio quanti ne ricadano sui 137 da Battipaglia a Castrocuoco, stabilisco un'altra proporzione, e così facendo fo cosa favorevole alla linea littoranea; poichè credo che il maggior numero di pendenze forti trovansi su quella linea appunto nel tratto fra Agropoli e Castrocuoco. Questa proporzione è la seguente: $498 : 91 :: 137 : x = 25$ chilometri approssimativamente. Dunque, signori, per la linea da Battipaglia a Castrocuoco vi sono 25 chilometri di distanza virtuale, e 137 $\frac{1}{2}$ fanno 162 $\frac{1}{2}$; alla linea interna di 180, si aggiungono altri 30 chilometri, e fanno 160. Differenza a vantaggio della linea interna di 2 chilometri e mezzo, cioè circa 3 minuti di vantaggio.

E i 41 minuti di vantaggio della littoranea che se ne sono fatti? Sono spariti non solo, ma ci restate voi debitori di 3 minuti. Non lo vedete dunque, o signori, che è stato un gravissimo errore in cui siete caduti tutti voi, perchè avete, troppo fiduciosi, creduto ad una asserzione dei componenti la Commissione tecnica; la quale essa stessa si è ingannata su questo riguardo. E con ciò mi pare di avere

mantenuto la mia promessa: di avere accontentati anche gli arrabbiati tempisti, quelli cioè che non sacrificherebbero neppure un minuto per tutte le considerazioni militari, strategiche ed economiche del mondo.

Ed abbiamo finito col tempo: passiamo adesso alle spese di esercizio. Per le spese di esercizio, egualmente come per il tempo, gl'ingegneri ferroviari hanno adottato per sistema il metodo di ridurre tutto a piano orizzontale, vale a dire, quando ad una linea di 100 chilometri aggiungete 20 chilometri di distanza virtuale, voi verrete a calcolare le spese di esercizio su 120 chilometri di ferrovia in piano; ed essa vi rappresenterà la spesa dei 100 chilometri di ferrovia in pendenza. Dunque, poichè in conclusione noi abbiamo trovato che la linea interna, tenuto conto delle distanze virtuali, ha 2 chilometri di vantaggio sulla linea littoranea, così per le spese di esercizio ci dovete bonificare voi due chilometri di spese d'esercizio a vantaggio della linea interna. Ed anche questo mi par chiaro. Ma si potrebbe dire: signori, noi rinneghiamo i dati degli ingegneri Passerini ed Imperatori, non ci vogliamo stare; 38 chilometri all'ora sono pochi, noi c'ingegneremo di fare la linea orizzontale, e non abbiamo bisogno dei vostri miracoli per ciò. C'interterremo sotto i monti, faremo delle gallerie lunghe, lunghissime; faremo delle trincee profonde 200 o 300 metri. Dovessimo pure spianare delle intere colline, dovessimo pure fare tutta questa spesa con danaro proprio; noi vogliamo vincere il punto di costruire una ferrovia che non possa essere gravata di distanze virtuali; ed allora voi verrete sempre al paragone con 160 chilometri contro i 137 $\frac{1}{2}$ della nostra linea, cioè con 22 $\frac{1}{2}$ chilometri di svantaggio; quindi con le maggiori spese di esercizio proporzionali a questa differenza di percorso.

Ricorro allo stesso Rambaux, che per me fa testo, ed al quale hanno ricorso gl'ispettori Passerini ed Imperatori nella loro relazione. Rambaux parlando della linea del Sömmering, comincia a dire che questa linea è mal costrutta, che vi sono delle curve a raggio di 150 metri, che per cattiva costruzione dei vagoni la ferrovia subì dei danni rilevantissimi, per risarcire i quali si spendevano ancora in quell'epoca (1864) delle somme rilevanti, le quali andavano a gravitare sulle spese di esercizio.

Ebbene, sopra una linea cosiffatta la spesa chilometrica d'esercizio è calcolata dal Rambaux di lire 5300. Ora è a sapersi che delle spese di esercizio il 30 per cento devesi attribuire alla distanza effettiva e il 70 per cento alla distanza virtuale.

Mi spiego; il 30 per cento delle spese d'esercizio sono indipendenti dalla maggiore o minore pen-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

denza della ferrovia; come sono: le cantoniere, l'acqua, il personale, la manutenzione delle scarpe, degli argini o delle trincee; ed il 70 per cento vanno attribuite alle spese di trazione ed al maggior consumo delle macchine e rotaie.

Dunque togliendo dalle 5300 lire il 30 per cento, che si deve attribuire alla distanza effettiva, restano circa 4000 lire al chilometro per spesa d'esercizio.

Ora moltiplicate le 4000 lire per 22 chilometri e mezzo, (differenza a nostro carico, semprechè voi potsete effettuare il miracolo di costruire una linea orizzontale) ed avete un totale di 90,000 lire.

Ma, signori, c'è una differenza di 20 milioni di economia per spese di costruzione che al 6 per cento vi dà 1,200,000 lire: non la volete calcolare questa economia?

Ma si potrebbe dire: sono poche le lire 5300; per le nostre linee ferroviarie abbiamo una spesa d'esercizio di 7 o 8000 lire all'anno. L'onorevole D'Amico però nel suo discorso disse la ragione per cui le nostre linee importano una così grave spesa d'esercizio; perchè noi facciamo viaggiare i treni vuoti.

Comunque sia, se volete che questa spesa sia rappresentata da 8 mila lire, io ve lo concedo. Non solo, ma ve ne concedo 10 mila, 15, 20, 30 mila lire. Ne volete più? È uno sproposito! Ebbene, io ve lo ammetto, poichè a me piace di dimostrare le cose con esuberanza di ragioni.

Dunque sono 30,000 lire, toglietene il 30 per cento, che bisogna attribuirle alla distanze effettive e restano 21,000 lire, che per agevolare i calcoli riduco a 20,000, e moltiplicando questa somma per 22 chilometri, ottengo la spesa totale di 440,000 lire, che sono sempre largamente compensate dalla economia nelle spese di costruzione di più che 20 milioni, e compenserebbero giusto l'interesse dei 7 milioni 200 mila lire, quanto si pretende che fosse la differenza fra le spese delle due linee; in modo che, affinchè le spese di esercizio della linea litoranea potessero equipararsi con quelle della linea interna, bisogna sopporre due spropositi, ed uno assurdo; e sono: 1° che la linea litoranea possa costruirsi orizzontale o con pendenze non maggiori al 6 o 7 per mille; 2° che le spese di esercizio possano ammontare a 30 mila lire al chilometro; e 3° che la differenza fra le spese di costruzione delle due ferrovie sia di sole 7,200,000 lire.

Ma prima di proseguire, domanderei pochi minuti di riposo.

PRESIDENTE. Si sospende la seduta per cinque minuti.

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE, MODIFICATO DAL SENATO PER L'OSSARIO SUL GIANICOLO.

PRESIDENTE. Si riprende la seduta.

Prego gli onorevoli deputati di recarsi ai loro posti.

Invito l'onorevole Pianciani a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PIANCIANI, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge relativo all'ossario sul Gianicolo, approvato dal Senato con una modificazione. (V. *Stampato*, n° 214-C.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO BONGHI AL MINISTRO GUARDASIGILLI, CIRCA IL RIORDINAMENTO GIUDIZIARIO.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro guardasigilli, do lettura di una domanda d'interrogazione a lui rivolta:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia se l'attuazione del progetto di riordinamento giudiziario, del quale è stata fatta comunicazione privata ai deputati, richieda che da per tutto il tribunale provinciale sia collocato nel capoluogo amministrativo della provincia, il che turberebbe in tre provincie del regno interessi antichi e diritti legittimi ed acquisiti. »

Bonghi.

Invito l'onorevole ministro a dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa interrogazione.

MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA. Invece di rispondere sul se e sul quando possa essere fissata l'interrogazione dell'onorevole Bonghi, io mi permetto di dire che gli interessi locali saranno anche troppo spostati da un riordinamento di tal genere perchè io possa permettermi di aggiungervi anche lo spostamento di quegli interessi, che non devono necessariamente essere spostati dai principii fondamentali del riordinamento medesimo.

Ora poichè, trattandosi di fondare i tribunali provinciali, torna indifferente se il tribunale resti proprio al capoluogo di provincia, ovvero in un'altra delle città della provincia medesima, che per antiche tradizioni storiche lo ritenga, io credo di poter assicurare, almeno per ora, che sarebbe lontanissimo da me il pensiero di apportare anche lo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

spostamento di questi interessi locali; come ho già avuto occasione di assicurare, in via privata, al deputato di uno di questi centri che si sospettano minacciati, e che me ne ha domandato ieri.

Dopo questo io spero che l'onorevole Bonghi si dichiarerà soddisfatto.

BONGHI. Io sono soddisfatto della risposta datami dall'onorevole guardasigilli. La mia interrogazione era tutta nella domanda che ho sottoscritta e mandata alla Presidenza; la risposta del signor ministro calmerà le apprensioni dei fori e delle cittadinanze di Lucerà, di Trani e di Santa Maria.

PRESIDENTE. Dunque è esaurita così la interrogazione dell'onorevole Bonghi.

PRESENTAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE DECIME EX-FEUDALI, MODIFICATO DAL SENATO.

MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge portante modificazioni all'altra legge del giugno 1873 sulle decime ex-feudali nelle provincie napoletane e siciliane. (V. *Stampato*, n° 123-B.)

Questo disegno di legge è stato già votato dalla Camera, ed il Senato vi ha apportato alcune lievi modificazioni. Io domanderei alla Camera di dichiararlo d'urgenza, perchè esso è un disegno di legge la cui attuazione si aspetta con ansia; e pregherei ancora che venisse mandato alla stessa Commissione, che lo ha esaminato la prima volta.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole guardasigilli della presentazione di questo disegno di legge sulle decime ex-feudali.

L'onorevole ministro chiede che esso sia dichiarato d'urgenza.

Se non c'è opposizione, sarà dichiarato d'urgenza.

(È dichiarato d'urgenza.)

Nello stesso tempo l'onorevole ministro fa istanza perchè piaccia alla Camera di rimandarlo alla Commissione, che già lo esaminò la prima volta.

Anche questa domanda s'intenderà accolta, non essendovi opposizione.

(È approvata.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

PRESIDENTE. Si riprende la discussione sulle costruzioni ferroviarie.

L'onorevole Di Gaeta ha facoltà di continuare il suo discorso.

Prego gli onorevoli colleghi di tornare ai loro posti.

DI GAETA. Prima di parlare delle spese di costruzione, io ritorno ancora una volta sull'eterna questione delle distanze virtuali.

Gli onorevoli membri componenti la Commissione, vista l'impossibilità in cui erano di poter indicare una distanza virtuale anche per la linea litoranea, aveano stabilito di considerare la velocità del treno ridotta a 38 chilometri all'ora, in considerazione appunto delle numerose pendenze e contropendenze del dieci e del dodici per mille che si trovano su quella linea.

Se gli ingegneri Passerini ed Imperatori, invece di fare questa riduzione sulla velocità avessero indicato anche approssimativamente una distanza virtuale, se avessero detto che approssimativamente la distanza virtuale della linea litoranea si doveva calcolare di 25, 20, 15 o 10 chilometri all'ora, non sarebbero incorsi in un più grave errore, seguendo due sistemi diversi nella comparazione di queste distanze virtuali; poichè mentre per la linea litoranea hanno diminuita la velocità da 45 a 38 chilometri all'ora, lasciando inalterata la distanza effettiva della linea; per la linea interna non solo hanno aumentato la distanza effettiva di 34 chilometri di distanza virtuale, ma hanno eziandio ridotta la velocità da 45 a 38 chilometri; ed in questo modo è evidente che per la linea interna si veniva a fare una doppia riduzione. Ed ecco perchè si trovano i 41 minuti di differenza. Ma in realtà questi 41 minuti a svantaggio della linea interna, non solo non esistono, ma essa la vince sulla litoranea per 3 minuti: siccome ho più sopra dimostrato. E se pure si voglia supporre che la linea litoranea, per effetto di nuovi studi, per effetto di un tracciato costosissimo ed impossibile si possa ridurre ad avere una pendenza quasi orizzontale, allora questa differenza di tempo si ridurrebbe a mezz'ora.

Ora veniamo alle spese di costruzione, le quali dagli ingegneri Passerini ed Imperatori vengono stabilite in 7,250,000 lire. Ora, dico francamente che a me pare che qui si sia fatto un qualche altro errore di calcolo. Se io divido questi 7,250,000 lire per 42 chilometri (sarebbero 42

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

e mezzo, ma mettiamo 42), che cosa mi risulta? Che il prezzo chilometrico di questi 42 chilometri da costruire in più sulla linea Cilentana sarebbe di 172,600 lire; il che è assurdo, una volta che gli stessi ingegneri Imperatori e Passerini stabiliscono per prezzo chilometrico di quella linea lire 410,924. E posso dimostrare l'assurdità di quell'asserzione in altro modo.

Il tronco Eboli-Contursi che è stato già costruito, è della lunghezza di 19 chilometri, ed è costato 3,108,596 lire, cioè verrebbe a 163,610 lire al chilometro. Ora i 95 chilometri di nuova costruzione della linea interna si dividono in due tratti: 60 chilometri dal punto d'innesto fino a Casalbuono, e 35 chilometri da Casalbuono a Castrocuoco.

I 60 chilometri dal punto d'innesto a Casalbuono sono identici e forse di più facile costruzione dei 19 chilometri già costruiti da Eboli a Contursi, tanto più che sono in quel tratto compresi 40 chilometri nella pianura del Vallo di Diano.

Avremo quindi che questi 60 chilometri di nuova costruzione costeranno 9,816,600 lire. I 137 chilometri di linea litoranea al prezzo chilometrico stabilito dagli ingegneri Passerini e Imperatori di 410,924 lire, danno una spesa complessiva di 56,502,000 lire; deduco da questa somma, da questi 56,502,000 prima i 7,250,000 lire di differenza ritenuta dai suddetti ingegneri e deduco pure i 9,816,600 lire, spesa di costruzione dei primi 60 chilometri dal punto d'innesto fino a Casalbuono.

Ciò che resta in lire 39,435,000 dovrebbe rappresentare le spese di costruzione dei 35 chilometri da Casalbuono a Castrocuoco. Ed è mai possibile? Verrebbero alla ragione enorme di 1,126,727 lire a chilometro. Se fossero tutti in gallerie questi 35 chilometri, meno pochi intervalli per la più facile escavazione delle gallerie stesse, non potrebbero costar tanto. Resta quindi ampiamente dimostrata l'assurdità di quell'asserzione.

Ma a quanto ascende effettivamente questa differenza fra il costo della linea Battipaglia-Castrocuoco pel Cilento, ed il tronco Sicignano-Castrocuoco pel Vallo di Diano? Io credo che il calcolo va fatto a questo modo. Il costo chilometrico della linea litoranea è di 410,924 lire a chilometro; si moltiplica questa somma per 42,100 (numero dei chilometri in più da costruire su quella linea), e si hanno 17,300,000 lire; ma a questi 17,300,000 lire bisogna aggiungere qualche altra cosa. Prego di guardare lo specchio allegato 3°. Fatto il confronto della lunghezza delle gallerie, si trova che la linea litoranea richiede 9600 metri di galleria di più della linea interna; ma poichè i due tratti da Napoli a Battipaglia e Castrocuoco-Reggio sono comuni,

questa differenza deve ricadere nei due tratti Battipaglia-Castrocuoco che stiamo paragonando. Ora 9600 metri di più, credo che debbano aumentare un po' le spese di costruzione. Calcolando a un dipresso ad un milione al chilometro le gallerie, e ricordandoci che alla strada fu assegnata la spesa chilometrica di 410,924 lire, si ha una differenza di 600,000 lire circa a chilometro; dunque 9600 metri moltiplicati per 600 ci danno altri 5,760,000 lire di maggiore spesa. Quindi avremo 23 milioni circa e non più 17. E non basta, c'è ancora di più. Vediamo la lunghezza dei ponti. Guardate nello stesso specchio; tra ponti in muratura e ponti a travate avete che la linea interna Gargiulo, ne ha per 10 chilometri, e la linea tutta litoranea, progetto della Commissione, per 27 chilometri, cioè che nelle due linee le lunghezze complessive dei ponti, sia in muratura che a travate di ferro, stanno fra loro come 10 a 27. Quindi io stabilisco la proporzione, 498 chilometri di lunghezza di tutta la linea litoranea, stanno a 27 chilometri di ponti, come 137 che è il tratto da Battipaglia a Castrocuoco, sta a 7427 metri di ponti da Battipaglia a Castrocuoco.

E siccome la proporzione tra i ponti della linea interna e quelli della linea litoranea è di 10 a 27, pongo quest'altra proporzione 27 : 7427, come 10 al quarto proporzionale, che è 2750 metri; sicchè la linea litoranea ha un eccesso di ponti sulla linea interna di metri 4677.

E vi par poco? Signori, calcolate la spesa di 4677 metri di ponti, ed aggiungetela ai 23 milioni già trovati, e ditemi poi se si può asserire che la differenza nella spesa sia di sole lire 7,250,000.

Ed ora passiamo alle convenienze politiche, economiche, commerciali. Finora tutti hanno ritenuto, e si ritiene ancora generalmente, che una linea interna dà vita a doppia zona di popolazione, mentre le linee litoranee danno vita ad una sola zona. Le linee interne quindi debbono alimentare il commercio di una popolazione doppia delle linee litoranee. Ora, io ho verificato gli specchi annessi alla relazione degli onorevoli Passerini ed Imperatori, ed ho trovato che per il tracciato litoraneo, fermando il computo delle popolazioni interessate, sino al comune di Lagonegro (perchè gli specchi sono fatti per tutte le intere linee da Battipaglia a Reggio, mentre avrebbonsi potuto limitare ai due tratti Battipaglia-Castrocuoco), si ha un complesso di popolazione di 168 mila anime: e così per la linea interna, fermandoci al comune di Castelluccio inferiore, dove finisce la provincia di Basilicata, si ha una popolazione complessiva di 106 mila abi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

tanti: differenza in vantaggio della linea litoranea 62 mila anime.

Ora, com'è mai possibile, dissi fra me medesimo, che la linea litoranea abbia una popolazione di tanto maggiore di quella della linea interna? Pensai che si poteva essere incorso in qualche errore nell'indicazione dei comuni; mi presi la pena di andarli a cercare uno per uno; ma i comuni indicati esistevano realmente. Volli vedere se fosse incorso qualche errore nell'indicazione delle popolazioni; mi servii delle statistiche annesse alle stesse carte del Marzolla, un poco antiche se volete, ma le popolazioni, meno qualche lieve differenza, erano quelle indicate nello specchio. Andai da ultimo a ricercare la distanza dei comuni dalla futura linea ferroviaria per vedere se, per avventura, si fossero compresi nello specchio dei comuni troppo da essa distanti, e trovai che dalle minime distanze, cioè da quelli che si trovavano sulla linea, si giungeva a distanze di 10, 15, 20 e 25 chilometri. Ed anche qui nulla ho da osservare, perchè realmente i comuni distanti 25 chilometri da una ferrovia, ancorchè calcolati questi come distanza geometrica o a volo di uccello, pure possono ritenere come godenti dei vantaggi della ferrovia stessa.

Sono passato poi allo specchio delle popolazioni interessate per la linea interna, ed ho voluto verificare se si è tenuto lo stesso metodo. Ho quindi condotto sulla carta due linee, una a destra e l'altra a sinistra del tracciato della ferrovia, equidistanti ed a 25 chilometri ognuna dalla linea ferroviaria; e poi mi sono messo a notare tutti i comuni compresi nella zona racchiusa dalle due linee; e da ultimo ho confrontato l'elenco fatto da me con quello annesso alla relazione Passerini-Imperatori.

Sapete, signori, quanti comuni sono stati dimenticati? Qualche cosa come 50, nel breve tratto fra Battipaglia e Castrocuoco.

È un errore materiale, è vero, ma è pur sempre un errore assai grave.

Se volete che ve li citi, udite: Arena Bianca, Balvano... (*Interruzione dell'onorevole Alario*)

Ma perchè non sono stati inclusi? me lo spieghi l'onorevole Alario.

E non solo sono stati dimenticati quelli che vi ho citati, ma perfino alcuni di quelli, che si trovano lungo la linea ferroviaria, come vi ha già fatto notare ieri l'onorevole Lovito. E come? Per quei comuni, che si trovano sui 42 chilometri di ferrovia già costruiti, non è un vantaggio che la linea sia interna cioè che passi per il Vallo di Diano? O dovranno invece preferire che passi per il litorale?

Ma io non capisco. Perfino la città d'Eboli (l'ha pure fatto notare l'onorevole Lovito) si comprende

fra i comuni interessati alla linea litoranea come se agli Ebolitani convenisse di tornare indietro fino a Battipaglia per andare in Calabria, e poi proseguire sulla linea litoranea. Ma questo è un assurdo.

Io ripeterò con l'onorevole Lovito: è impossibile che gl'ingegneri Passerini e Imperatori abbiano potuto commettere simili errori. Forse in una serata in cui saranno tornati stanchi dalle loro perlustrazioni di campagna, premurati a presentare la loro relazione nel più breve tempo possibile, avranno incaricato di questo lavoro qualche giovane sindaco o segretario comunale di qualche paese del Cilento, ove hanno dovuto pernottare nel loro giro d'ispezione. Hanno confidato nella diligenza di costoro sindaco o segretario comunale, ed hanno fatto loro quei documenti.

Dunque, o signori, rifacendo bene il lavoro, si viene a questo risultato: della linea interna usufruirà una popolazione di 274,000 abitanti, mentre la linea litoranea servirà solo ad una popolazione di 159,000 abitanti. Quasi la metà della prima, come infatti doveva avverarsi per la doppia zona alla quale dà vita la linea interna, contro all'unica della linea litoranea. Quindi anche sotto l'aspetto politico la linea interna ha un vantaggio sopra l'altra.

In quanto poi alle convenienze economiche, è inutile parlarne, una volta che esse derivano dal maggior numero di popolazione che affluisce su queste linee, e poichè la popolazione della zona di efficienza della linea interna è doppia di quella litoranea, ne consegue che il prodotto lordo della ferrovia interna dovrà stare a quello della litoranea come 2 ad 1; e tenendo conto che metà del traffico della linea litoranea sarà probabilmente assorbito dal commercio di cabotaggio, il suddetto rapporto dei prodotti lordi delle due linee dovrà stare come 4 ad 1.

Ed ora, o signori, non mi resta che a parlare delle convenienze militari.

Delle convenienze militari ne abbiamo parlato in ultimo; poichè di questi tempi i militari stanno in ribasso. (*Si ride*) Ma sicuro! Quasi si sono messi in canzonatura coloro che si danno pensiero della difesa dello Stato. Si trovano troppo esigenti, quando vi chiedono che le ferrovie che si hanno a costruire sieno informate a concetti militari. Ma che vogliono, si dice, cotesti signori militari con queste loro pretese linee interne? (*Ma no! ma no!*)

Una voce. Il Ministero della guerra è stato interpellato.

DI GAETA. No, signori, il Ministero della guerra non è stato interpellato.

Si è detto qui e fuori di qui che le linee litoranee possono ben servire in caso di guerra al con-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

centramento delle nostre truppe nella valle del Po, solo che un Governo previdente sappia fare a tempo questo concentramento e prima della dichiarazione di guerra.

Ad essi ha risposto come si doveva l'onorevole Marselli.

L'onorevole Marselli fece notare come gli uomini che sono al governo del paese, contro del quale potremo trovarci in guerra, sapendo che noi non possiamo servirci per fare il nostro concentramento che di ferrovie litoranee, non saranno così ingenui da farci eseguire questo concentramento, senza impedircelo.

Si è detto da alcuni: ma c'è un rimedio a questo, noi faremo dei forti lungo il mare per proteggere questa linea litoranea.

Vi confesso che quando sentii questa cosa, me ne uscii inorridito dalla Camera. Sono cose che non si possono dire altro che per scherzo. Ma che? Pretendere di proteggere una ferrovia con dei forti lungo tutte le coste! Come ci si può arrivare? E poi l'onorevole Marselli, con quella competenza, con quell'ingegno e quella facilità di parola che tanto lo distinguono, vi diceva che oltre ai bisogni del concentramento abbiamo quelli del successivo rifornimento delle truppe che supponiamo debba farsi nella valle del Po.

Ma oltre ai bisogni del concentramento e del successivo rifornimento delle nostre truppe nella valle del Po, che sarà il nostro gran teatro di guerra, vi è un altro lato della questione militare che bisogna guardare, ed è quello della difesa dell'Italia peninsulare.

Ci siamo noi, o signori, formato un concetto chiaro e preciso di quale sarà la nostra condizione militare in caso di una guerra con una potenza, la quale mentre ci può aggredire gagliardamente da parte delle nostre frontiere continentali, ci possa egualmente molestare con sbarchi lungo le nostre coste?

Ci siamo noi formati un concetto chiaro di quale sarà il nostro sistema di difesa in una cosiffatta guerra?

Io non credo che vi sia alcuno dei nostri valenti generali, il quale pensi che in siffatta guerra noi dovremmo tenere una buona parte delle nostre truppe lungo le nostre coste o sulle creste dell'Appennino colle armi al braccio, per opporsi a quei corpi nemici che potessero sbarcare o sull'una o sull'altra costa. Per me neppure una decima parte delle nostre forze militari io impiegherei a quest'uso; la decima parte delle nostre forze militari significa trenta o quaranta mila uomini, e trenta o quaranta mila uomini possono far miglior giuoco in una giornata campale nella valle del Po, anziché tenerle

colle armi al braccio in aspettativa di un possibile sbarco, il quale forse potrebbe neanche avvenire.

Dunque quale dovrà essere il nostro sistema di difesa? Il nostro sistema di difesa deve essere di portare tutte le nostre forze militari nella valle del Po; ma ad un patto, al patto di tenere sempre l'occhio vigile sull'Italia peninsulare. Il nostro sistema di difesa deve essere identico a quello che adoprerebbe una famiglia numerosa, o più famiglie riunite insieme in una casa di campagna, quando fossero costrette a difendersi contro gli attacchi di una comitiva brigantesca. Quale sistema adotterebbero coteste famiglie riunite per difendersi dai briganti? Evidentemente tutti gli uomini validi si metterebbero alla porta, perchè di là i briganti potrebbero irrompere in maggior numero, alle finestre si metterebbero le donne e gli adolescenti, unicamente perchè dessero l'allarme se uno dei briganti giungesse a scavalcare una finestra. Ed a questo grido di allarme bisogna che due uomini almeno accorressero rapidamente dalla porta nella stanza ove il brigante è pervenuto, lo accoppassero e gittassero per la finestra.

Un corpo di truppe nemiche sbarcato sul nostro suolo, bisogna considerarlo come una spina entrata in una parte del corpo; se la togliete subito, è niente; ma se ve la lasciate per poche ore la ferita può marcire e diventare pericolosa. Dunque, il nostro sistema di difesa dev'essere di riunire tutte le nostre forze militari nella valle del Po, ad un patto però: che a costo di qualunque sacrificio, a costo di soprassedere ad un movimento offensivo già ideato, di abbandonare una linea di difesa per prenderne una più interna, di abbandonare anche temporaneamente qualche provincia al nemico, a costo, ripeto, di questi sacrifici, un corpo di truppe abbastanza forte, si rechi immediatamente incontro al nemico che ha osato sbarcare sul nostro territorio, lo schiacci, e l'obblighi a rendersi prigioniero.

Guai a quel generale, guai a quei soldati che mettano piede sopra un suolo nemico, quando non abbiano altra base d'operazione che la flotta dalla quale sono sbarcati; poichè è molto facile sbarcare, ma molto difficile ritornare sulle proprie navi, quando si è inseguiti fino alla spiaggia a colpi di mitraglia o di baionetta.

Vi sono però dei casi in cui un corpo di truppe, il quale sbarchi su territorio nemico non corra questi pericoli; e sono: 1° quando il nemico scelga per punto di sbarco un sito il quale possa essere naturalmente difeso dalla flotta.

Immaginate, per esempio, una penisola unita alla terra ferma con un istmo stretto e basso, è evidente

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

che bastano due corazzate, l'una a destra e l'altra a sinistra dello stretto, per fare di questa penisola una fortezza, un ridotto, ove il nemico potrà sempre ritirarsi, e prendere consiglio dalle circostanze; sia rimanendo ivi in attesa di rinforzi, sia imbarcandosi sulle proprie navi, protetti in questa operazione dal cannone della flotta.

Fortunatamente in Italia di questi punti ne abbiamo pochissimi, e se non m'inganno non ce ne abbiamo che due, entrambi sul Tirreno, e sono Gaeta e Monte Argentario. Gaeta è fortificata, ma Monte Argentario non lo è ancora. E dico non lo è ancora, perchè quando nella passata Legislatura io ebbi l'onore di far parte della Commissione di difesa dello Stato, suggerii e pregai l'onorevole Ricotti, allora ministro della guerra, di prendere a cuore queste fortificazioni di Monte Argentario, e l'onorevole Ricotti trovò ragionevole la mia proposta, e mi promise che se ne sarebbe occupato. Però finora credo che neppure una batteria siasi ivi costruita; ma di ciò non potrei fare appunto all'onorevole Ricotti, poichè, come sapete, dopo poco tempo l'onorevole Ricotti dovette lasciare il Ministero.

2° Che il nemico sbarchi su di un punto, il quale dalla parte di terra sia fortificato artificiosamente, e che dalla parte di mare lo sia debolmente.

In questo caso il nemico, dopo aver fatto tacere le poche e deboli batterie del fronte di mare, può effettuare lo sbarco delle sue truppe e rendersi così padrone di una piazza, le di cui fortificazioni accresciute e migliorate da lui stesso, potranno rendere quella posizione talmente forte, da rendere assai difficile di scacciarlo.

In questo caso si trova Civitavecchia, ed io appunto per questo proposi nella suddetta Commissione di difesa dello Stato, di abbattere le fortificazioni di quella città, siccome quelle che non possono servire ad altri che ai nostri nemici; ed anche questa proposta fu accolta favorevolmente, ma le fortificazioni di Civitavecchia sussistono tuttora, e forse le si lasceranno sussistere ancora per l'avvenire ad esclusivo uso e vantaggio dei nostri nemici. E Civitavecchia trovasi alle porte di Roma!

3° Finalmente, signori, v'è un terzo caso in cui il nemico sbarcato non corre gravi pericoli, ed è quando gli si lasci abbastanza tempo perchè egli possa improvvisare in pochi giorni tutte quelle opere di fortificazione passeggera che la natura e configurazione del terreno gli permettano, e fare di quel punto una piazza improvvisata, la qual cosa dovrà a lui riescirgli tanto più agevole, per quanto egli può essere fornito dalla propria flotta di tutto il materiale occorrente per l'oggetto.

Ricordatevi, signori, i miracoli di Plewna nell'ul-

tima guerra turco-russa. Ed Omer pascià dovette certamente sormontare grandissime difficoltà per procacciarsi tutto il materiale necessario a fortificare quella posizione.

Dunque vedete quanto sia indispensabile per noi di poter accorrere prestamente dalla valle del Po in qualunque punto dell'Italia peninsulare, affine di non dar tempo al nemico di rafforzarsi e crearsi un punto di ricovero. Ogni giorno di ritardo potrebbe esserci fatale. Ove prima si richiedevano forse 10,000 uomini per schiacciare il nemico, ve ne vorranno 15 o 20,000; dove prima questo corpo bastava che fosse accompagnato da qualche batteria di artiglieria leggiera, bisognerà invece che si trasporti sul luogo, con grandi stenti e con grande perdita di tempo, tutto l'immenso e pesante materiale necessario ad un assedio.

Infine dove prima potevamo sbrigarci di quella noia o molestia in pochi giorni, avremo bisogno invece di settimane e forse di mesi. Ed intanto l'assenza di quel corpo di truppe distaccate dal nostro esercito paralizzano i movimenti di questo, e potrebbe riuscirci funesto in una giornata decisiva.

In sostanza bisogna che il generale il quale comandi questo corpo di truppe che si stacca dall'esercito principale, possa dire come Cesare: *veni, vidi, vici*, e tornare dopo pochi giorni a riprendere il suo posto di battaglia sul gran teatro di guerra.

Ed ora, o signori, mi si vorrà negare ancora la necessità di queste ferrovie interne, le quali ci lascino comunicare liberamente e celeremente dall'uno all'altro capo della penisola?

Si è detto, o signori, e si dice, che l'Italia non si sarebbe fatta senza le ferrovie. Il fatto è vero; ma la causa da cui si fa derivare questo fatto non è esatta. Si dice che: le ferrovie hanno dato occasione agli italiani di avvicinarsi, conoscersi ed intendersi fra loro. Che ciò abbia agevolato in parte la nostra rivoluzione, lo credo; ma io credo ancora che anche ai tempi di Dante e Machiavelli gli italiani avrebbero potuto costituirsi in unità politica, perchè sapevano di avere origine e lingua comune. Non ci era bisogno delle ferrovie per fare l'unità; ma vi era bisogno di esse per conservarla. L'Italia, anche fatta politicamente una, non poteva sussistere un sol giorno, militarmente considerata, se non ci fossero state le ferrovie. Ecco la vera ragione storica per cui l'Italia non si è fatta prima dell'invenzione della vaporiera.

E diffatti riportiamoci col pensiero a due, tre, quattro secoli addietro, e supponiamo che per opera, sia dei principi, sia dei popoli, si fosse potuto costituire l'unità italiana. A che avrebbe giovato quest'unità politica, quando un esercito napoletano

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

avesse dovuto impiegare tre mesi (compreso il tempo necessario alla sua mobilitazione) per portarsi in soccorso del Piemonte o del Veneto minacciati d'invasione dalle potenti nazioni a loro vicine? A che avrebbe servito questa unità politica, se un esercito spagnuolo o turco, sbarcando sulle coste della Calabria o delle Puglie avesse disfatto l'esercito napoletano, prima che i contingenti piemontese, lombardo e veneto fossero giunti in soccorso dei napoletani? Vedete dunque, signori, che la vera ragione per cui l'Italia non s'è fatta, si è che militarmente parlando non avrebbe potuto resistere un sol giorno.

Dunque, sotto qualunque aspetto si paragonino i due andamenti ferroviari in questione, sempre l'andamento prescelto dalla nostra Commissione ha il vantaggio su quello litoraneo. Convenienze militari e politiche, minore spesa di costruzione, minore spesa di esercizio, perfino vantaggio nella durata della percorrenza nei treni; unico punto sul quale per un grossolano errore ci si credeva inferiori alla linea litoranea; tutto dunque è in favore della linea interna.

Per quali titoli dunque questa linea litoranea dovrebbe essere preferita? Io non ne scorgo alcuna; ammenochè non volessimo paragonare le due linee sotto il punto di vista artistico.

Ah! se considerate le due linee sotto questo punto di vista, certamente la linea litoranea ha un gran vantaggio sulla interna: maggiore numero di gallerie per 9600 metri, maggiore numero di ponti per 4 e più mila metri, dei quali uno della lunghezza di 600 metri ed alto 36; sono opere queste al cui paragone quelle della linea interna sono nulla.

Ma a chi gioverebbe questa linea? A poche persone; a quei fortunati ingegneri ai quali fosse affidata la direzione dei lavori ed agli intraprenditori che ne assumessero la costruzione; agli ingegneri, poichè avrebbero largo campo di esercitare il loro ingegno, di mettere in pratica i più recenti trovati della scienza, di potersi fare infine una riputazione, e perchè potrebbero anche aspirare a lasciare infisso il loro nome ad una di quelle opere grandiose; e gli intraprenditori perchè avrebbero largo campo di fare quattrini.

È seria dunque la discussione che noi facciamo da quattro giorni su questo argomento?

Diceva ben io fin dal principio del mio discorso che bastava avere letto attentamente la relazione Morana, per persuadersi che non vi era mestieri di discutere per dare la preferenza alla linea prescelta dalla nostra Commissione.

Ed è pertanto, o signori, che io, fiducioso che la gran maggioranza della Camera vorrà votare in fa-

vore della linea da me propugnata, pongo termine al mio dire, ringraziandovi tutti della benevola attenzione prestata a queste mie disadorne parole, e pregandovi nel tempo stesso di voler votare non solo questo articolo, ma tutto il complesso del progetto di legge, con quelle modificazioni, bene inteso, che nel corso della discussione voi crederete di apportarvi; ma votiamolo, o signori, questo progetto di legge. Esso è atteso con ansia da tutte le popolazioni del regno, e più specialmente dalle popolazioni delle provincie meridionali; poichè, se alle provincie settentrionali e centrali d'Italia l'attuazione di questo progetto di legge arreca un aumento alla loro prosperità economica, per le provincie meridionali invece sarà il principio di una nuova vita. Sono diciannove anni che quelle derelitte popolazioni attendono di poter raggiungere, mercè il graduale sviluppo dei pubblici lavori, e specialmente delle comunicazioni ferroviarie, quel grado di civiltà e di pubblica prosperità di cui godono le popolazioni delle altre provincie del regno, le quali, più fortunate di loro, già le precedettero su questa via.

La realizzazione, o signori, di queste aspirazioni, mentre è un giusto e legittimo desiderio di quelle popolazioni, costituisce da parte del Governo, non solo un debito di giustizia e di equità verso le popolazioni medesime, ma costituisce ancora uno dei più saggi ed efficaci provvedimenti politici, tendente a rafforzare ed a rendere sempre più intimi, tenaci e saldi quei vincoli di fratellanza e di solidarietà che, la Dio mercè già da 19 anni uniscono tra loro tutte le provincie d'Italia.

Ed iuvero, o signori... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Li prego, onorevoli colleghi, facciano silenzio.

DI GAETA... Invero, o signori, siccome tra i membri d'una stessa famiglia non vi può essere vera e duratura concordia e fratellanza, se essi non hanno tutti l'identica educazione, e se non posseggono gli stessi mezzi, così fra le popolazioni di uno stesso Stato non vi può essere quella unità morale che noi tutti desideriamo e dobbiamo volere che esista, se fra le popolazioni medesime esista una grande disparità nelle loro condizioni morali e materiali. Ora questa disparità spiacevolmente sì, ma pur troppo esiste; e sarebbe vana, inopportuna e, lasciatemi che il dica, puerile suscettibilità di campanile il volerla occultare.

Questa disparità, signori, spiacevolmente sì, ma pur troppo esiste. Ebbene, questa disparità deve cessare; e deve cessare meno nell'interesse delle popolazioni di quelle provincie, che nell'interesse generale di tutta Italia; nell'interesse di quella unità, per la quale e voi, onorevoli colleghi, ed

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

io, e quanti siamo cittadini e patrioti italiani dentro di questa Aula e fuori di essa abbiamo lottato e combattuto e mille sacrifici sostenuti. Questa disparità deve cessare, e cesserà; io ne ho piena fede; cesserà colla attuazione di questo disegno di legge; poichè ognuno di voi conosce come principali fattori di civiltà e della pubblica prosperità siano per l'appunto le vie di comunicazione di qualsiasi natura, e più specialmente le ferrovie.

Votiamo adunque questo disegno di legge; nè ci spaventi la grave spesa alla quale andiamo incontro; giacchè il ministro delle finanze, nella sua bella e chiara esposizione finanziaria, ci dimostra ad evidenza come noi possiamo ben sostenere questa spesa, senza punto temere di turbare il nostro pareggio. Ma se per circostanze da noi imprevedute questo pareggio dovesse essere menomamente turbato, allora noi vi provvederemo col sobbarcarci a nuovi sacrifici, perchè qualunque sacrificio potremo imporre ai nostri concittadini, esso sarà sempre largamente compensato dal beneficio grandissimo che apporteranno loro queste ferrovie.

Ma soprattutto, o signori, noi provvederemo a mantenere il pareggio, che tanto ci sta a cuore, se, mercè la nostra saggezza e il nostro patriottismo, sapremo conservare i supremi benefizi di cui ora gode il paese, cioè la pace all'estero e l'ordine e la tranquillità all'interno.

**ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERROGAZIONE
DEL DEPUTATO BOVIO AL MINISTRO GUARDASIGILLI.**

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro guardasigilli, do lettura di una domanda d'interrogazione a lui rivolta, che è del tenore seguente:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro guardasigilli se e quando intende equiparare lo stipendio dei sostituti segretari delle procure generali con quello dei vice cancellieri delle Corti d'appello. »

Bovio.

Chiedo all'onorevole ministro se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA. Quando vuole la Camera; anche ora.

PRESIDENTE. Ma ora...

MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA. Ho detto, quando vuole la Camera.

PRESIDENTE. Onorevole Bovio, il guardasigilli è pronto a rispondere anche ora, ma non è nelle consuetudini della Camera d'intralcicare importanti discussioni già in corso, con altre discussioni.

BOVIO. Allora domani o dopodomani in principio di seduta.

Diverse voci. No. Al bilancio! al bilancio!

PRESIDENTE. Onorevole Bovio, sente queste voci che rappresentano il desiderio della Camera? Esprimono cioè il desiderio che la sua interrogazione sia rimandata alla discussione del bilancio di grazia e giustizia.

BOVIO. Non ho niente in contrario, purchè sia ammessa.

PRESIDENTE. Allora, non essendovi opposizione, questa interrogazione sarà svolta in occasione della discussione del bilancio di grazia e giustizia.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE
RIGUARDANTE LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE.**

PRESIDENTE. Ora la facoltà di parlare spetterebbe all'onorevole Sole.

SOLE. Io devo parlare nello stesso senso dell'onorevole Di Gaeta, quindi parlerei dopo qualche altro oratore.

PRESIDENTE. Ella vuol parlare nello stesso senso dell'onorevole Di Gaeta, e quindi desidera, come è naturale, di sentire prima un altro iscritto per parlare in altro senso.

L'onorevole Correale ha dunque facoltà di parlare.

CORREALE. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. L'onorevole Alario ha facoltà di parlare. Vi rinuncia?

ALARIO. No! (*ilarità*)

PRESIDENTE. Allora parli.

ALARIO. Onorevoli colleghi; l'onorevole Di Gaeta ha esordito la sua perorazione dicendo di essere meravigliato perchè abbiano potuto esservi deputati che abbiano potuto contraddire alla relazione dell'onorevole Morana, che pareva a lui avesse proprio l'evidenza dell'assioma. Ed allora io ho pensato a mia volta di rivolgere una domanda all'onorevole Di Gaeta per sapere da lui perchè tanti oratori per quattro giorni continui hanno tenuto occupata la Camera appunto per dimostrare codesto assioma? Pare a me invece che primi a dubitare dell'evidenza di quello che è stato detto e sostenuto nella relazione dell'onorevole Morana, siano precisamente l'onorevole Di Gaeta ed i suoi compagni di opinione.

Signori, voi avete ascoltato oggi e ieri l'altro con religiosa attenzione gli egregi oratori che sostennero la linea interna e la linea mista, come battezzò l'onorevole Lacava, la linea Castrocucco per il vallo della Noce. Invece anch'io la stessa benevo-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

lenza e la stessa attenzione, tanto più, o signori, che ho intenzione di provare alla Camera siccome io e gli amici miei non veniamo innanzi a sostenere le nostre opinioni con *pretesti* e non con *ragioni*; tanto più che abbiamo bisogno di dimostrare alla Camera che non veniamo *partigiani d'insaziabili voglie, nè rappresentanti la lupa di Dante*

Che dopo il pasto ha più fame che pria

secondo che ha affermato l'onorevole deputato di Sala Consilina.

Io debbo francamente confessarvi, o signori, che ho fatto tutto il possibile, ho tentato tutto quello che potevasi tentare per poter togliere a voi la noia ed il fastidio di un mio discorso, ed a me il tormento di doverlo pronunziare per la inabitudine che tengo di parlare innanzi alla vostra autorità. Però questi miei sforzi, malgrado che coadiuvati da quelli più efficaci ed autorevoli di moltissimi miei amici, sono riusciti vani; e sapete perchè? Perchè nell'animo di molti sta la convinzione che poi in fin dei conti a sostenere la linea esterna come veri difensori ed interessati non siamo che tre soli deputati e, me lo permettano i miei amici, i più deboli di tutti, mentre i nostri avversari ci vincono di numero, d'autorità, di legittime influenze, e, quello che più monta, ci vincono d'ingegno e di sapere tecnico.

Nondimeno o sia fede che tengo, e che sempre ho tenuta nella giustizia, o sia confidenza pienissima che ho nelle generose abitudini che avete di porgere la mano al debole piuttosto che al forte, io vengo innanzi, non solo con la speranza di raggiungere la mia meta, ma con la certezza di guadagnarla.

Noi non discutiamo nè una questione politica nè una questione di principii, nelle quali sovente è dura necessità il dover deviare dalla via diritta, appunto perchè così esige e così vuole la disciplina di partito. Noi ora discutiamo una questione d'interesse generale e locale, nella quale, sia che volgiamo a destra, sia che volgiamo a sinistra, non incontriamo che nostri concittadini e nostri rappresentati, verso i quali dobbiamo avere uguale premura ed uguale interesse. E quindi, per arrivare alla soluzione del problema che discutiamo, qual è la norma che dobbiamo tenere? Signori, una mano sul cuore e sulla coscienza. Udiamo le ragioni degli uni e degli altri pretendenti, valutiamole, e dove queste prevalgono, ivi segga la vittoria.

Insomma, facciamo in modo che il nostro convincimento sia legittimo, sia vero, sia effettivo, e non mica partigiano, interessato o fattizio.

Intanto v'ingannereste se credeste che io stia per

farvi un discorso elettorale. Tutt'altro, o signori. I miei elettori, o almeno la grande maggioranza di essi, assiste indifferente e spensierata, e fors'anche indispettita a questa discussione, nella quale non vede nemmeno fatta parola della linea del Calore, che a suo giudizio avrebbe dovuto essere la preferibile, per brevità, per strategia, per economia, e, quello che più importa, perchè avrebbe rappresentato il giusto mezzo tra le due opinioni così discordanti e così ardentemente in lotta fra di loro. Comunque sia, voi comprendete, o signori, che io, mancante di autorità e di competenza, non possa tenermi su questo proposito, e quindi rientro difilato nella questione che si agita, scivolo di ogni preconetto e di ogni passione che non si ispiri nel più schietto convincimento di giustizia e di verità.

L'onorevole Grimaldi, nel suo brillante discorso, che entusiasmò tanto la Camera ed il paese, e che rivelò all'una ed all'altro un ingegno robusto e privilegiato, l'onorevole Grimaldi disse: la difesa più importante del presente disegno di legge è la sua storia. Ed io ripeto, o signori, la difesa più importante della linea che discuto è la sua storia. Permettetemi quindi che io non la rifaccia, ma che la completi e la riordini, poichè ciò torna molto importante, principalmente per gli indifferenti e per gli spassionati, che debbono formare la loro convinzione e preparare il loro voto.

Ora voi comprendete, onorevoli colleghi, che è a costoro che intendo rivolgere le mie povere parole, colla speranza di un buon risultato, mentre comprendo che esse o arriveranno derise innanzi ai miei avversari (*No! no!*), ovvero si disperderanno come la voce dello smarrito del deserto.

Una voce. Tutt'altro!

ALARIO. Nel 1861, quando la ragione politica, ispirata nel bisogno del consolidamento, e forse ancora del completamento dell'unità nazionale, consigliò la costruzione di una linea ferroviaria che congiungesse l'alta alla bassa Italia, allora, voi lo sapete, o signori, vennero in gara i due litorali, il jonico e il tirreno; ma la vittoria spettò al primo. Io non discuto se quel provvedimento fu giusto e fu conveniente; sarebbe tempo perduto per voi e per me. Però mi piace di constatare che allora gli onorevoli deputati Lovito e Petrucci della Gattina si riunirono all'onorevole deputato Mazzioti, illustre genitore dell'attuale nostro collega, per sottoscrivere un ordine del giorno in favore del litorale tirreno. Mi giova ancora ricordare alla Camera come in quel tempo l'onorevole Peruzzi, ministro dei lavori pubblici, e la Commissione parlamentare, per ordine dell'onorevole deputato Allievi, suo relatore, ebbero la convenienza di dover dichiarare che in

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

un tempo più o meno breve avesse pur dovuto costruirsi la linea del litorale tirreno, perchè essa presentava i caratteri di una strada eminentemente nazionale, e perchè serviva come il complemento delle linee di *circonvallazione* dell'Italia.

E mi piace, o signori, ancora di leggervi un brano dell'importante relazione degli onorevoli Passerini ed Imperatori, perchè servirà per cominciare a predisporre gli animi vostri sulla questione di brevità e di percorrenza di codeste due linee rivali.

Ecco che cosa dicevano i due egregi ingegneri :

« Gettando uno sguardo sulla carta geografica d'Italia nella sua estrema parte meridionale, da Salerno, o da Taranto verso Reggio, si scorge facilmente che, per la configurazione naturale del continente, come emerse dalle onde del mare, è molto meno irregolare l'andamento generale della costa tirrena in confronto del litorale ionio, osservandosi verso il mare Tirreno un lungo tratto quasi rettilineo fino al golfo di Sant'Eufemia presso Pizzo. »

Dunque tenetelo bene a mente, signori, questo tratto presenta un andamento quasi rettilineo.

Nel 1870 la Camera, come udiste, approvò un ordine del giorno col quale s'invitava il Governo a provvedere a tempo opportuno per la costruzione della linea Eboli-Reggio (versante tirreno). Molti furono gli oratori che lo sostennero; ma, permettetemi che lo dica, colui che nel rapporto del tracciato ebbe a meritare la corona del trionfo, fu precisamente l'onorevole Lacava. Ieri l'altro l'onorevole mio amico Plutino vi lesse alcune parole di quella discussione, ed io per non pigliarvi tempo non le rileggerò. Vi ricorderò solamente come l'onorevole Lacava sia stato sottile ed accorto per isvincolarsi da quelle pastoie di contraddizione in cui avealo involto colla sua simpatica ed autorevole parola l'onorevole Plutino, e come egli, l'onorevole Lacava, abbia fatto perfino ricorso al giureconsulto romano, ed alla sua legge: *Incivile est, nisi tota lege perspecta, judicare*. Ammirai, o signori, l'abilità dell'onorevole Lacava, ma non si mutarono le mie convinzioni, anzi esse si ribadirono maggiormente. Un triplice ordine d'idee giustifica la mia opinione. Anzitutto l'onorevole Lacava diceva che la linea Eboli-Reggio *doveva allacciarsi*, sono sue parole, tutti i porti esistenti sul Tirreno da Salerno fino a Reggio, e se egli non avesse inteso di proteggere la linea che attualmente difendo, non avrebbe potuto avvenire l'allacciamento di tutti i porti accennati.

L'onorevole Lacava soggiungeva che la linea ferroviaria Eboli-Reggio *doveva allacciarsi* (notatelo bene, o signori) tutte le 10 strade rotabili già costruite, oltre quelle da costruirsi, che partendo dagli Appennini si estendono sul litorale.

Ora non è egli evidente, o signori, che l'allacciamento doveva verificarsi su questo?

L'onorevole Lacava diceva inoltre che la linea Eboli-Reggio doveva dar vita a 34 *tra città e grossi comuni*, che doveva percorrere undici circondari tra i quali quello di Vallo di Lucania. Ma, onorevole Lacava, se la linea Eboli-Reggio dovesse passare per quel territorio che ora preferisce...

LACAVA. Domando di parlare per un fatto personale.

ALARIO... il circondario di Vallo continuerebbe a rimanere distante dalla ferrovia di uno, due e tre giorni, secondo che si muova dai punti estremi o dal medio del circondario stesso.

È vero che l'onorevole Lacava, quando udì nominare anche il circondario di Sala Consilina, fra quelli che dovevano percorrersi, prese coraggio ed esclamò subito: *onorevole Plutino, qui vi voleva*.

Notate che vi parlai del circondario di Sala, che suona la stessa cosa del Vallo di Diano, dove vogliamo e volemmo il tracciato ferroviario della Eboli-Reggio; ma, onorevole Lacava, codesta vostra osservazione potè fare impressione sull'animo di coloro i quali non conoscono quelle località; ma per coloro che le sanno non fece nè caldo nè freddo, e sapete perchè? perchè la ferrovia Eboli-Reggio, che noi sosteniamo oggi, partendo da Eboli, dopo aver percorsa la parte meridionale del circondario di Campagna, percorre il circondario di Vallo, e poi si immette nel circondario di Sala, toccando il mandamento di Sanza e percorrendo da un punto all'altro tutto intero quello di Vibonati.

Ecco perchè voi in quel tempo, onorevole Lacava, parlaste dei circondari di Sala Consilina e di Vallo. Erano entrambi che volevate fossero vantaggiati e percorsi dalla ferrovia Eboli-Reggio, e quindi non potete sottrarvi alla contraddizione di combattere oggi quello che sosteneste energicamente nel 1870. Chi avesse dovuto dire che dopo 9 anni aveste dovuto trasformarvi nel Saturno della favola (*Ilarità*), non per mangiare i vostri figli che non avete, ma per mangiare i vostri convincimenti, le vostre opinioni, il frutto della stessa opera vostra!

Nel 5 dicembre 1870 l'onorevole nostro collega Giordano, di cui rimpiangiamo la perdita immatura ed amara, domandò ed ottenne dal Ministero la facoltà di fare gli studi dell'Eboli-Reggio, che furono testo intrapresi, e compiuti con patriottismo pari al disinteresse.

Più tardi anche l'ingegnere Gargiulo domandò di fare, per conto privato, gli studi stessi; ed il Ministero dei lavori pubblici, che parmi allora fosse retto dall'onorevole Spaventa, delegò per lo stesso proposito gli ispettori Palmieri e Billia. L'onore-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

vole Giordano, seguì una linea tutto affatto esterna e meridionale, mentre gli altri seguirono una linea assolutamente interna, la quale, sia pel punto di partenza, sia pel versante che percorreva, faceva interamente scomparire la fisionomia di quella ferrovia primitiva che si era indicata coll'ordine del giorno votato dalla Camera dei deputati nel 29 di luglio.

Questi progetti, o signori, furono presentati al Ministero, il quale li trasmise per parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e nel 2 di maggio 1874 sapete quale fu il parere dato da questo eminente corpo tecnico dello Stato? Uditelo.

« Essere preferibile la linea litorale del Tirreno, proposta dall'ingegnere Giordano, alla linea interna del progetto dell'ingegnere Gargiulo. »

Io, o signori, non voglio discutere la importanza di questo parere che si rivela evidente di per sè stessa, ma mi piace di richiamare su di esso la vostra attenzione unicamente per farvi osservare che la linea esterna fin d'allora ricevette un battesimo di preferenza che invano i nostri egregi e valorosi avversari cercheranno di toglierle.

A misura che nelle popolazioni interessate entrava la sicurezza che era fermo proponimento del Ministero di affrontare il grave problema delle costruzioni ferroviarie; gl'interessi soffiavano nelle ire già suscitate di contrada contro contrada, gli interessi magnificavano i progetti e deificavano rispettivamente i progettisti, e la marea minacciava di montare ancor di più.

Spettava al Governo di sedere arbitro di tanta questione, ed il Governo compì il suo dovere; poichè l'onorevole Zanardelli, allora ministro dei lavori pubblici, nominò gli ispettori Passerini e Imperatori onde andassero sul posto seguiti dai progettisti per definire tra i tanti tracciati, che si mettevano innanzi, quale meritasse la preferenza. Gli ingegneri suddetti partirono e (vedremo più tardi quando e come), studiarono la linea Giordano, la linea Gargiulo e la linea Billia-Palmieri, e fecero ancora di più, perchè di loro propria iniziativa, avendo incontrato due valichi appenninici, quello cioè che, per il tanto ora rinomato Castrocuoco e valle della Noce, riesce alla ferrovia Eboli-Potenza, e l'altro che da Policastro, per il Vallo di Diano, va ad incontrare la linea stessa, studiarono ancora questi.

Ritornati in Roma stesero la loro relazione del 17 settembre 1877, e con questa dissero che per tutti i versi, considerata la questione di andamento o di tracciamento tra le cinque linee esaminate, la preferibile risultava quella indicata dal Giordano.

Voi, o signori, assisteste alla discussione di ieri

l'altro, e quindi udiste come con parole condite di miele e di benevolenza l'onorevole Lovito straziò la relazione degli onorevoli Passerini ed Imperatori. Io certamente non mi leverò vindice di quello strazio. Fortunatamente siede in questa Camera uno degli autori di quella relazione, spetta a lui di giustificarla nel proprio conto ed in quello del suo collega. Però, o signori, mi interessa di fermare la vostra attenzione su di un fatto assai importante, del quale chiamo a testimoni l'onorevole Zanardelli, l'onorevole Presidente del Consiglio e l'onorevole Nicotera che allora erano al Ministero.

L'onorevole Imperatori, quando percorse le contrade del circondario di Campania e del circondario di Vallo, tenne contegno così rigido e severo, che suscitò la diffidenza di quelle popolazioni, le quali credettero di avere in lui tale un avversario, da far nascere il bisogno di creare una Commissione (lo ricorda principalmente l'onorevole Zanardelli) di molti distinti individui del paese per recarsi qui a prevenire il Ministero contro quel contegno, che pareva un presagio di cattivo augurio per gl'interessi e per l'avvenire di quelle contrade. Ebbene, innanzi a questo fatto così espressivo, donde l'onorevole Lovito potè sentirsi autorizzato a dire che quel parere fu l'effetto dei ricevimenti Reali? Che quel parere fu l'effetto del convincimento creato nei geniali banchetti e tra lo spumare dello *Champagne*? Noi tenevamo a rilevare questo ricordo che tranquillerà l'onorevole Lovito, e lo farà persuaso che quel parere stesso fu l'effetto di tutt'altra ragione, di una ragione fisica e naturale, che è immutabile anche innanzi al suo volere ed al suo ingegno, quella cioè, che nei siti di pianura le strade ferrate si fanno di preferenza e più facilmente che nei siti montuosi, dove s'incontrano frane, ostacoli, e dirupi, come quelli che veggonsi dove oggi l'onorevole Lovito vuole relegare questa disgraziata ferrovia Eboli-Reggio.

L'onorevole Baccarini in uno dei tanti suoi importanti discorsi fatti alla Camera ebbe a pronunciare delle parole che forse non potranno far troppo piacere agli avvocati, ma che sono tuttavolta di una incontestabile esattezza. Egli disse, che quando si tratta di costruzioni o di opere a farsi, bisogna che si stia ai risultamenti ed ai dati che si ricavano dagli studi fatti dai grandi corpi tecnici dello Stato, poichè, egli soggiunse, le relazioni, le memorie, i progetti degl'ingegneri privati sono come le difese di due avvocati avversari che

l'un contro l'altro armati

entrambi invocano la luce del sole come la misura dell'evidenza delle loro ragioni rispettive.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

L'importanza di questa verità dell'onorevole Baccharini, confermata più tardi ancora dall'onorevole Cavalletto, doveva produrre la sua impressione nell'animo dei sostenitori della linea interna e della linea mista, i quali, o signori, avevano perciò bisogno di trovare assolutamente la via di fare delle ferite alla relazione Passerini e Imperatori che soprastava ai loro disegni come la spada di Damocle, ed infatti tentarono di farne due di cui la prima fu questa.

Essi dissero: che gli ingegneri Passerini e Imperatori per mancanza di viabilità, e per impossibilità di locomozione qualsiasi non avevano potuto vedere tutta la linea, onde in taluni punti non avevano potuto farsi gli studi altimetrici, planimetrici e geologici e che molte osservazioni avevansi dovute fare dal mare per tenerne poi conto e valutarle all'appoggio delle carte topografiche militari.

A questo primo colpo rispose già l'onorevole D'Amico facendo osservare come sempre, e quando si tratta di studiare solamente un andamento di linea, ma non di fare un progetto, si vada in punti elevati e di largo orizzonte per poter isquadrare intera la campagna, e farsi un concetto complessivo ed opportuno.

Ma indipendentemente da questo, domando io, o signori: a che menare tanto rumore di questo fatto, una volta che il tratto sul quale gli onorevoli ingegneri non poterono accedere, è precisamente quello che sta tra Reggio ed Angitola, tratto incontestato, il quale, volere o non volere, deve sempre essere costruito?

Se disputassimo della linea da Castrocucco perfino a Reggio, allora comprenderei la opportunità di questa osservazione, tale però da non fare impallidire chiechessia; ma quando si tratta, ripeto, di un pezzo di strada incontestato, mi pare che sia un fuor d'opera il parlarne ed il farne conto.

È vero che l'onorevole Lovito potrebbe farmi osservare che se questo che ho detto può essere ritenuto per rapporto all'opinione dell'onorevole Lacava e degli altri sostenitori della linea mista, non può egualmente essere ritenuto in rapporto a lui, sostenitore della linea assolutamente interna, che lascierebbe fuori combattimento anche il tratto di strada testè detto. Ma, signori, volete proprio che ve lo dica? Quella determinazione dell'onorevole Lovito a sostenere la linea interna, mi ha dato una prova della sua abilità e della sua strategia parlamentare; ma, siatene sicuri, egli crede alla costruzione ed alla possibilità della costruzione della linea interna quanto ci credo io.

LOVITO. Io ci credo davvero.

PRESIDENTE. Non interrompano.

LOVITO. Domando di parlare per un fatto personale.

ALARIO. Ecco il suo pensiero riposto. Sosteniamo la linea interna, affatto interna; altri sosterranno la linea esterna; gli amici sorgeranno per sostenere la linea mista. Allora, *in medio, veritas*; allora il giudizio di Salomone *dividatur puer*, nè l'interna nè l'esterna; si approvi la linea mista.

Voci. A domani! a domani!

Altre voci. No! no!

ALARIO. Passo alla seconda ferita diretta contro il parere, e di poi siccome mi troverò di avere esaurito l'ordine d'idee nel quale sono, così pregherò l'onorevole Presidente di rimandare a domani il seguito del mio discorso.

PRESIDENTE. È stanco?

ALARIO. Sì. Sarò perciò brevissimo.

L'altra osservazione, o signori, che si è fatta contro il parere è stata questa, cioè che il tempo adoperato dagli ingegneri Passerini e Imperatori per osservare i siti e dare il loro giudizio sulla scelta del tracciato era stato relativamente troppo breve. Sentii parlare di 15 giorni di andata e di 15 giorni di ritorno, e conseguentemente di impossibilità di serie osservazioni e di fondati pareri.

Signori, mettiamo le cose al giusto. Non aggiungiamo nè togliamo al tempo adoperato dai due ingegneri per fare le loro operazioni sul luogo. « Per adempiere, essi dicono, a tale onorevole incarico, la Commissione, dopo avere attentamente esaminato i molteplici documenti e disegni dei menzionati progetti e tenendo sott'occhio la carta corografica in scala da 1 a 50,000 dello stato maggiore, diede principio il primo prossimo passato maggio alla perlustrazione locale, prendendo le mosse da Eboli in compagnia dell'ingegnere deputato Giordano e dopo avere visitato tutte le località traversate dal tracciato proposto dal medesimo, giunse il 16 detto mese a Reggio, ove essa si unì poscia all'ingegnere Gargiulo e col di lui intervento perlustrò i comuni intersecati dalla linea, dal 23 maggio al 9 prossimo passato mese di giugno. Indi la Commissione prese anche l'iniziativa degli studi di un tracciato per salire dalla valle del Tanagro a Polla. »

Di guisa che, come vedete, non si tratta di 15 giorni di andata e di ritorno, ma invece di ben 40 giorni effettivi, oltre quelli adoperati per lo studio dei due valichi appenninici, cui ho accennato poc'anzi.

Ora, dunque, se si sono impiegati circa due mesi, non per fare un progetto, non per fare uno studio particolareggiato di esecuzione, ma per fare uno studio sommario bisognevole per la sola indicazione

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 GIUGNO 1879

del tracciato a preferirsi, mi pare che basti e che ne avanzi.

D'altronde, con ingegneri del valore e dell'esattezza degli onorevoli Passerini ed Imperatori, è poco corretto parlare di tempo più o meno lungo. Eppoi, non avevano essi dinanzi due progetti già bell'e formati? E non erano essi accompagnati dai progettisti, che certo facilitarono l'opera loro?

E notate, o signori, chi sono poi coloro i quali dicono che il tempo adoperato per questo studio è stato relativamente troppo breve. Dessi sono quelli i quali vengono innanzi col progettino dell'ingegnere Scalabrini, che è stato approvato solo in massima dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma che non ha mica per sè il sussidio di una qualunque e più breve osservazione locale, eseguita da più o anche da un solo componente del Consiglio suddetto. E quindi se due mesi circa sono troppo pochi per dare importanza e serietà al parere degli egregi ispettori Passerini ed Imperatori, ma allora voi, onorevoli colleghi e contraddittori, dovrete avere paura e ritegno a mettere innanzi il progetto del vostro Scalabrini, a base del quale parlate di confronti di percorrenza, di quantità di costruzioni, di costo, e cose simili.

Ma come! Due mesi di osservazioni locali sono troppo poca cosa per noi, e basta poi per voi il nulla? Ma con quale coraggio pretendete che la Camera tenga il vostro progetto Scalabrini come punto di confronto e di paragone coi risultati degli studi dei signori Passerini ed Imperatori? Rispondete.

(L'oratore s'arresta.)

PRESIDENTE. Ha finito?

ALARIO. Non ho finito, ma sono stanco.

PRESIDENTE. L'onorevole Alario dichiarando di essere indisposto è rimandata a domani la continuazione del suo discorso.

Sono ancora undici gl'inscritti su questa linea. Inoltre vi sono quattro fatti personali che saranno esauriti dopo che avranno parlato gl'inscritti sulla linea ch'è in discussione.

Domani mattina alle 11, riunione degli uffici; alle ore due pomeridiane seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie;

2° Interrogazione del deputato Muratori al ministro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio;

3° Interrogazione del deputato Vacchelli allo stesso ministro circa la responsabilità giuridica delle società di mutuo soccorso;

4° Discussione del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali della regia marina (*Urgenza*);

5° Discussione del progetto di legge per il trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI
Reggente l'ufficio di revisione.

