

CCXXXVI.

2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni. = Dimissioni del deputato Angelotti dall'ufficio di rappresentante del collegio di Montepulciano — Non si accettano, e si accordano due mesi di congedo. = Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate — Considerazioni del deputato Saladini in appoggio della sua proposta per la costruzione di una linea Cesena-Urbino-Fabriano — Discorso del deputato Melchiorre per dimostrare la convenienza dell'emendamento proposto da lui ed altri perchè la linea Caianello-Isernia-Castel di Sangro-Ortona a Mare sia trasportata dalla tabella C alla tabella B --- Il deputato Romano G. D. domanda che le linee di strada ferrata da costruirsi da Caianello, Isernia, Campobasso, Lucera e a Foggia, a Manfredonia, costituenti l'Appulo-Sannitica, passino alla seconda categoria -- Il deputato Angeloni propone che la linea Solmona-Isernia-Campobasso, già compresa nell'articolo 5, venga aggiunta invece all'articolo 3, tabella B -- Il deputato Melchiorre svolge il suo emendamento relativo alla linea Caianello-Ortona — Il deputato Trevisani Giovanni svolge le sue proposte, e specialmente quella di passaggio alla seconda categoria delle linee Avellino-Ponte Santa Venere e Fiumana d'Atella-Candela — Il deputato Buonomo svolge le sue proposte relative ad una linea Roma-Napoli per Terracina e Gaeta --- Il deputato Di San Donato svolge il seguente emendamento: « Dai sottoscritti si propone che, invece della strada ferrata Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, n° 20 e n° 22 dell'articolo 5, sia costruita l'intera linea Napoli-Gaeta-Terracina-Roma. » — Il deputato Menotti Garibaldi sostiene la linea Velletri-Terracina come è proposta dal Ministero e dalla Commissione — Il deputato Capo sostiene invece la linea retta Roma-Napoli per Terracina-Gaeta. = Il ministro delle finanze presenta due disegni di legge, uno per la perequazione dell'imposta fondiaria nel compartimento modenese, ed un altro pel riordinamento delle basi di riparto dell'imposta fondiaria nel compartimento ligure-piemontese.*

La seduta ha principio alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Quartieri dà lettura del processo verbale della precedente tornata pomeridiana, il quale è approvato; indi del seguente sunto di petizioni:

2192. La Giunta municipale di Castelletto di Brenzone fa voti per l'attuazione della linea ferroviaria Mantova-Peschiera, colla congiunzione al porto di Peschiera.

2193. Il municipio di Castelvetro fa istanza perchè il corpo delle guardie di pubblica sicurezza a cavallo venga disciolto.

DIMISSIONI DEL DEPUTATO ANGELOTTI NON ACCETTATE.

PRESIDENTE. È giunta la seguente lettera alla Presidenza:

« Particolari ragioni mi obbligano a rassegnare,

nelle mani dell'E. V. le mie dimissioni dall'onorevole ufficio di deputato del collegio di Montepulciano.

« Ringraziando intanto l'E. V. e gli onorevoli miei colleghi per la benevolenza dimostratami contro ogni mio merito, durante gli anni in cui ho avuto l'onore di appartenere alla rappresentanza nazionale, con tutto l'ossequio mi confermo

« Dell'E. V.

« Devotissimo

« Ferdinando Angelotti. »

MORELLI SALVATORE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Morelli Salvatore ha facoltà di parlare.

MORELLI SALVATORE. Io deploro questa specie di epidemia di dimissioni, e prego la Camera che invece di accettare le dimissioni dell'onorevole nostro collega Angelotti, gli accordi un congedo di due mesi.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Morelli Salvatore propone che invece di prender atto delle dimissioni dell'onorevole Angelotti, la Camera gli accordi un congedo di due mesi.

Metto ai voti questa proposta.

(È accettata.)

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

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

Ieri, dopochè fu svolto l'emendamento dell'onorevole Corvetto intorno alla linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano da trasportarsi in seconda categoria, io domandai se fosse appoggiato il sotto-emendamento dell'onorevole Saladini, il quale invece della linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano propone la linea Cesena-Urbino-Fabriano; il sotto-emendamento fu appoggiato; in conseguenza do facoltà all'onorevole Saladini di svolgerlo.

SALADINI. Non sarò ingrato verso la Camera e all'onorevole presidente del favore accordatomi ieri. Ho usato del tempo concessomi per ridurre ai minimi termini lo svolgimento di questa mia proposta, cosicchè spero che queste mie parole non costeranno oltre le 50 lire, secondo i calcoli opportunamente fatti dall'onorevole Mariotti.

Chiedo una piccola modificazione al tracciato della linea marchigiana per Urbino e Fabriano, che, cioè, questa linea abbia per punto di distacco dalla Emiliana non Sant'Arcangelo, ma Cesena.

Non è una idea nuova, non è una strana pretesa per interesse elettorale la mia domanda. Non è che un voler ristabilire il tracciato di questa linea come naturalmente e logicamente fu determinato nelle sue origini.

Per convincervi di ciò, basti il ricordare come i deputati e i rappresentanti i corpi morali interessati a tal linea, nell'adunanza 29 luglio 1877, tenuta a Pesaro, unanimemente votassero un ordine del giorno, che qui ho fra le mani stampato, nel quale si deliberava dovesse esser presentato al Governo in tempo utile per far parte del progetto di completamento della rete ferroviaria il progetto di una strada ferrata che, attraversando la parte interna della provincia di Pesaro e Urbino, mettesse capo da una parte alla ferrovia Falconara-Foligno tra Fossato e Fabriano, e dall'altra parte alla linea Ancona-Bologna a Cesena per Mercato Saraceno.

Era riconosciuto dunque dai promotori di questa

ferrovia che il congiungimento dovesse farsi con Cesena. Nè si poneva nemmeno in dubbio la scelta tra Cesena e Sant'Arcangelo. Quest'ultima si escludeva *a priori*.

A nessuno, e v'erano in quell'adunanza persone tecniche competentissime e pratiche dei luoghi, a nessuno venne in mente che potesse l'allacciamento con Cesena presentare serie difficoltà. A tutti si affacciò evidente come senza confronto fosse questo tracciato maggiormente importante, tanto da designarlo come unico a studiarsi nel progetto.

Come mai dunque il progetto presentato poi al Ministero, che fu iscritto in quarta categoria, e che oggi a buon diritto si chiede in seconda, perchè altrimenti vana sarebbe la concessione, come mai questo progetto ci addita Sant'Arcangelo e non ci parla affatto di Cesena?

Che forse Cesena si rifiutava a favorire questa proposta e a concorrervi col suo appoggio materiale e morale? Che forse gli studi fatti dimostravano tecnicamente impossibile o difficilissimo questo andamento? Nulla di tutto questo.

Ho documenti, che non leggerò per mantenere la promessa di brevità, ma che l'onorevole Corvetto stesso conosce e deve ben rammentare, i quali comprovano come Cesena avesse prestato premurosamente la sua adesione a questo progetto, come avesse offerto la somma proporzionata per gli studi preparatori, come avesse fatto conoscere di tenere in pronto già il dettagliato studio di un tratto della linea sino a Mercato Saraceno e non rimanesse che esaminare il tratto brevissimo da questo paese al confine della provincia.

Si stava in attesa che gli ingegneri, incaricati dalla Commissione esecutiva nominata in quell'adunanza cui accennai, avessero compiuto questi studi; quando vedemmo venir fuori in tutta fretta il progetto che abbandonando la valle del Savio scendeva giù per il Marecchia a Sant'Arcangelo, senza tener conto affatto della deliberazione solennemente presa dai promotori della linea, senza che alcun'altra deliberazione avesse quella disdetto. Gli'ingegneri (e ne ho le prove) non si erano nemmeno recati sul luogo a prendere in esame il congiungimento fissato. Non so da qual segreta forza attratti, allegando a scusa la ristrettezza del tempo, indirizzavano il tracciato a Sant'Arcangelo e gratuitamente asserivano esser così più facile assai, mentre tutta la facilità forse non consisteva che in un risparmio di fatica degli ingegneri, di non scendere cioè da una valle ad un'altra, dal Marecchia al Savio.

Non il menomo dato si portò nella relazione a giustificare questo cangiamento di uno dei principali punti della linea. Ciò basti a dimostrare che

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

nessuna ragione plausibile avrebbero potuto addurre. Nemmeno il criterio della economia, perchè il condurre la ferrovia a Cesena non può portare infatti un sensibile aumento di spesa.

Il costo chilometrico sarebbe se non inferiore non certo superiore a quello assegnato dalla Commissione tecnica del 1877 all'ultimo tronco della linea marchigiana.

Si potrebbe anzi sostenere che in fine sarà un risparmio di qualche milione il dirigere la linea per la valle del Savio. Infatti si avverta ciò che l'onorevole Grimaldi ricordava nella quistione del valico faentino ai sostenitori della sospensiva, che cioè noi abbiamo riconosciuto doversi costruire un giorno la grande diagonale coll'obiettivo Roma, detta Adriaco-Tiberina; si avverta che questa longitudinale deve necessariamente correre da Mestre, come lo stesso onorevole Baccarini dichiarava, da Mestre direttamente per lo stesso meridiano a Perugia e passare di conseguenza per Cesena e per la valle del Savio; basti avvertir ciò, io dico, per comprendere come il tratto Cesena-Mercato Saraceno formi parte dell'Adriaco-Tiberina, e come, giacchè questo stesso tratto offre un opportunissimo collegamento alla Urbino-Fabriano, sarebbe imprevedente e sprecata opera il voler costruire altro tronco per portar invece la linea a Sant'Arcangelo; tronco, che resterebbe affatto superfluo poi, quando fosse, come deve esserlo, costruita l'Adriaco-Tiberina.

Avrò occasione fra breve, e forse dimani, di chiedere alla Camera che un piccolo tratto della Adriaco-Tiberina, tratto che anche di per sè ha grande importanza, perchè attraversa i terreni solfiferi, sia iscritto in questa tabella B. Se, come è a ritenersi, compresa dalla giustizia, dalla ragionevolezza della cosa, la Camera mi accorderà tale aggiunta, allora resterà naturalmente di assai alleggerita la spesa della ferrovia marchigiana, perchè basterà condurla a unirsi colla nostra a Mercato Saraceno. Ma dato anche e non concesso che il congiungimento per Mercato Saraceno fosse tecnicamente difficile, resterà sempre facile, come l'onorevole Corvetto stesso mi indicava privatamente ieri, di venir direttamente da San Marino o da altro punto prossimo a Cesena, ed i vantaggi di questo congiungimento saranno sempre molti; primo tra questi un maggiore abbreviamento nell'itinerario Bologna-Roma, e anche nell'itinerario Ferrara-Roma quando sia fatta la Ravenna-Cesena; e poi una migliore condizione strategica per esser la linea più interna, e infine una importanza commerciale senza paragone maggiore in causa delle miniere di zolfo del territorio cesenate.

Gli onorevoli proponenti il trasporto della linea dalla quarta alla seconda, e l'onorevole Corvetto

per primo, mi hanno dichiarato più d'una volta di preferire il collegamento a Cesena, e di accogliere volentieri la proposta di emendamento in questo senso che io facessi. Ove sieno interrogati in proposito dalla Commissione e dal Ministero confido che non avranno difficoltà di confermare ufficialmente questo loro consenso. Quindi credo che questa mia proposta non essendo da alcuno contrariata verrà senza dubbio accolta. E qui il mio compito sarebbe finito, se il cuore non mi spingesse ad aggiungere due parole a quelle così calorosamente ed eloquentemente pronunciate dai deputati marchigiani in difesa del collocamento della linea in seconda categoria.

Onorevoli signori, con questa concessione voi date equo soddisfacimento ai desideri lungamente nutriti dalle Marche, da due nobili provincie e da una parte di Romagna, che altrimenti non otterrebbero in questa legge un chilometro di strada ferrata. Con questa linea voi rimedierete in parte ad una desolante lacuna, a quella lacuna che così ad evidenza vi descriveva ieri l'onorevole Mariotti. Nella relazione dell'onorevole Morana si dichiarava che il solo dato capace di dare un esatto termine di paragone per la scelta delle ferrovie, è l'elemento popolazione temperato dal rapporto delle ferrovie alla superficie. Ed è precisamente prendendo a calcolo la superficie e la popolazione che deve essere facile il persuadersi una delle lacune maggiori nella nostra rete ferroviaria essere il versante orientale nell'Italia centrale. Perchè è vero che si mostra in una tabella aver l'Italia media più ferrovie in ragione di popolazione che le altre parti; ma si rileva appunto in questa Italia media esservi una disuguaglianza straordinaria tra le ferrovie del versante occidentale e quelle dell'orientale. Basta gittare uno sguardo sulla carta ferroviaria del regno per convincersene. L'occidentale ha quattro traversate dell'Appennino e colla Parma-Spezia ne avrà cinque oltre i tronchi per riunire tra di loro queste trasversali; il versante orientale non ne ha che due e colla Faenza-Firenze ne verrebbe ad avere tre solamente. Ora, la giustizia distributiva tanto proclamata deve consigliare a concedere a questo versante almeno una quarta linea che divida più equamente lo spazio che resterebbe pur grandissimo anche costruita la Faenza.

Guardi dunque il Ministero all'equità e non venga a dirci che accettando questa linea in seconda si scompagina tutto il progetto, si alterano le basi finanziarie. È questa una frase a sensazione che non ha valore.

Gli articoli che riguardano il limite della spesa e degli anni non si sono ancora discussi e si sono

lasciati per ultimi appunto perchè è naturale che conviene adattarli alla proporzione che avranno assunto le tabelle.

Dal Ministero stesso si prevedevano e si prevedono modificazioni ed aggiunte al progetto anche dopo l'ampliamento datogli per iniziativa del Governo. Già una linea Eboli-Reggio fu aggiunta alla tabella *A*, proponente il Ministero stesso. Già l'Adria-Chioggia fu trasportata in prima categoria dalla Camera. Già circolano voci di impegni presi per migliorare ed aggiungere nuove linee.

Non ci si parli dunque di limiti che non si possono varcare, nè di inesorabilità di propositi.

Dopo avere ammesse nel gigantesco progetto le linee anche meno urgenti non si può ragionevolmente respingere le dimande nostre dicendo: chi a quest'ora è entrato vi stia ed esulti, chi non è giunto in tempo, abbia pur mille ragioni, picchi pur quanto vuole e bestemmi, ma resti fuori.

Evitate, o signori, le maledizioni di reietti, potrebbero essere fatali anche agli eletti. Non ci chiudete le orecchie ed il cuore, onorevoli ministri, non ci crollate le spalle, quando vi rechiamo le giuste lamentanze di generose e addolorate regioni.

Risponderete forse che non vi sono regioni e che una sola regione conoscete, l'Italia.

Sì, anche noi sentiamo, amiamo più che mai questo nostro tutto che è la patria; ma è appunto in nome di essa, della sua salute, della sua unità, che è costituita dalla solidarietà degli interessi, che noi insorgiamo gridando: fate giustizia a tutti; fate la finchè siete in tempo; dimani forse sarebbe troppo tardi!

PRESIDENTE. Ora viene il turno dell'onorevole Melchiorre, il quale ha presentato due emendamenti: il primo per proporre che la linea Caianello-Isernia-Castel di Sangro-Ortoffa a Mare, sia trasportata dalla tabella *C* alla tabella *B*; ed il secondo perchè la linea Caianello-Isernia-Castel di Sangro-Ortona a Mare, sia iscritta nella tabella *C*; il che vuol dire che se questa linea non sarà iscritta nella tabella *B*, egli domanda che subordinatamente sia iscritta nella tabella *C*.

Domando se quest'emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, do facoltà all'onorevole Melchiorre di svolgerlo.

MELCHIORRE. Nello svolgere il mio emendamento, col quale propongo alla Camera di deliberare la costruzione d'una linea ferroviaria non registrata in alcuna delle tre categorie proposte, procurerò d'esser breve, perchè il calore eccessivo dell'Aula opprime chi parla e chi ascolta. Ma qui una voce molesta mi susurra all'orecchio:

Ah! Corydon, Corydon, quae te dementia coepit?

Alla Camera piace il latino, ed io mi sono servito dei versi del più elegante poeta dell'antica Roma. Ora, dopo che l'onorevole presidente del Consiglio ha piantato le colonne d'Ercole, e la Commissione unanime s'è trincerata in un campo chiuso inaccessibile ai lamenti dei derelitti e degli abbandonati, voi venite a proporre nuove linee ferroviarie e sperate che queste sieno votate dalla Camera cramai stanca ed annoiata dalle lunghe, interminabili e spesso vivaci discussioni, alle quali ha dato luogo il presente progetto di legge che si è appellato di riordinamento e di completamento della rete ferroviaria del regno! Signori, non è follia il chiedere alla Camera italiana che faccia giustizia, riparando ad un torto gravissimo recato alla mia provincia e ad altre due provincie limitrofe che sono pure grandemente interessate alla costruzione delle ferrovie che io patrocino e raccomando; non è follia il chiedere alla Camera che non si usi due pesi e due misure; non è follia il chiedere alla Camera che non venga escluso da questo progetto ferroviario una sola provincia; progetto, per il quale la nazione si prepara a spendere circa due miliardi, ed il cui aggravio durerà per 22 anni.

Signori, se ciò non è, ascoltatevi e provvedete. La ferrovia di cui vi parlo, non è nuova; e tra tutte quelle che sono state difese da valenti, spiritosi ed arditi oratori, ha una storia parlamentare particolarissima, e per la sua notoria utilità ed importanza si raccomanda all'attenzione di tutti i rappresentanti della nazione. Ed io, richiamando questa storia alla vostra memoria, confido che non avrò fatto un lavoro inutile, nè d'aver sprecato il tempo inutilmente.

Piacciavi adunque udire questa storia, che per sommi capi io vi verrò raccontando, e spero servirà ad illustrare il mio emendamento in modo che voi non potrete negarmi il vostro assenso se non a condizione di non volermi affatto e per preconcetto disegno dare ragione.

Nella seduta del 6 aprile 1865 alcuni deputati che si interessavano al bene delle provincie di Aquila, Campobasso e Chieti, all'occasione in cui si discuteva innanzi alla Camera il riordinamento e ampliamento della rete ferroviaria del regno, essendo ministro dei lavori pubblici l'onorevole Jacini e ministro delle finanze l'onorevole Sella, presentarono il seguente ordine del giorno:

« La Camera, invita il Governo a far procedere agli studi della linea che per la valle del Volturno e del Sangro congiunga Napoli all'Ortona a Mare, ed a provvedere quindi ad un consorzio tra le provincie ed i comuni interessati, affinché la detta linea

sia costrutta a spese del consorzio con sussidio dello Stato. »

Su questa mozione l'onorevole ministro Jacini replicò in questi termini (sono poche parole che giova riferire): « Parmi, postochè ho la parola, di poter precorrere lo svolgimento di altri ordini del giorno. Ve n'ha uno, per esempio, che accenna ad una linea da aprirsi per la valle del Volturno e del Sangro, affine di congiungere Napoli agli Abruzzi.

« Or bene, se dovessi ora prendere un impegno riguardo a questa linea, la prudenza mi consiglierebbe di farlo come se si trattasse d'una linea secondaria; ma, a mio vedere, questa è una linea, che avrebbe probabilità di essere classificata tra le reti arteriali, poichè, secondo il concetto con cui mi faccio a considerare il sistema delle ferrovie italiane, la congiunzione tra Napoli e gli Abruzzi potrebbe essere fatta per la valle del Sangro.

« Questa è una mia opinione colla quale non intendo menomamente di pregiudicare gli studi che saranno fatti da una Commissione apposita che delegherò. »

Indi invitò i proponenti di soprassedere nello interesse stesso della cosa che essi propugnavano, e fra questi c'era ancor io che aveva firmato questo ordine del giorno; e dopo queste parole esplicite e formali dell'onorevole ministro Jacini fu la mozione ritirata, soggiungendosi però che se ne prendeva atto e che si calcolava sulla onorabilità e probità del ministro perchè gli studi fossero sollecitamente fatti, e quindi fosse presentato il progetto di legge secondo le idee dallo stesso onorevole ministro svolte, perchè fossero presto convertito in fatto.

Nella stessa seduta in cui questa linea veniva patrocinata, e che ebbe l'esito che io vi ho narrato, lo stesso onorevole Bonghi espresse la medesima opinione: ed è singolare questa circostanza, o signori, che lo stesso onorevole Bonghi, dopo aver dimostrata la utilità della linea del Sangro rispetto a quella di Termoli, che voi avevate già votata e su cui io non intendo fare alcuna osservazione, imperocchè il bene degli altri non turba i sonni miei, soggiungeva: « La vera strada che congiunge la linea adriatica con Napoli, la vera strada degli Abruzzi è quella che da Ortona per la valle del Sangro raggiunge a Caianello quella che da Roma va a Napoli. Ed è proprio così, soprattutto quando si sopprima il passaggio da Solmona a Ceprano. Anche con questo del resto la linea del Sangro, come già si disse nella prima relazione, sul tracciato della rete delle strade ferrate nelle provincie meridionali forniva la più breve traversata da Ancona a Napoli.

Venne il 1870, e nella relazione sul progetto di legge che fu pubblicata ai 28 agosto detto anno, lo stesso onorevole Bonghi relatore, ritornando su que-

sto medesimo argomento, disse queste precise parole che qui cade in acconcio di ripetere:

« E sconteremo la fretta delle mutazioni del 1864, aprendo un altro varco nell'Appennino, più in su, lungo la valle del Sangro che serva ai più immediati contatti delle genti adriatiche del Piceno e del Sannio colla ricca Campania e colla affollata Napoli. »

Queste parole si leggono nella relazione dell'onorevole Bonghi presentata alla Camera il 30 luglio 1870. E in tale congiuntura fu presentata una speciale mozione per provvedere allo studio e alla costruzione di questa linea; ma non fu accettata, avendo la Camera stimato piuttosto di contentarsi delle assicurazioni del relatore il quale dichiarò: « che il Ministero ne avrebbe dovuto tener conto nello studio complessivo delle strade ferrate italiane... che fu ordinato nell'articolo 26 della legge 28 agosto 1870. » Tra i sottoscrittori della enunciata mozione cito l'onorevole Spaventa che fu poscia ministro dei lavori pubblici nel 1874. Ebbene, fu pubblicata la detta legge addì 28 agosto 1870, e si prescrisse all'articolo 26:

« Il Governo del Re presenterà nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del regno, e stabilire i mezzi per far fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori. Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari, e stabilite le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato. Vi saranno altresì regolate le forme e i modi per la costruzione dei consorzi comunali e provinciali allo scopo di condurre alla costruzione delle linee in cui sono interessati. »

Ognuno avrebbe creduto che nelle leggi posteriori pubblicate sull'argomento ferroviario si fosse ricordata questa solenne promessa del Governo, e quindi si fosse anche ricordato l'obbligo che ne derivava di fare gli studi, e quindi venire a qualche cosa di concreto; ma nulla si fece, dappoichè non venne mai nominata la Commissione cui avrebbesi dovuto commettere gli studi e la compilazione dei progetti di arte. In seguito, al 2 maggio e al 10 dicembre 1874, si presentarono i due noti disegni di legge per il riscatto di alcune linee principali, e per talune altre nuove costruzioni ferroviarie, fra le quali quella da Solmona a Roma. Nella relazione del 14 giugno 1875, pagina 72, la Commissione, ritenendo impregiudicata la questione, sospese ogni deliberazione sull'argomento di che trattasi. Finalmente nella tornata del 29 gennaio 1877, uno dei distinti fra tutti i distinti componenti la Commissione parlamentare, l'onorevole Marselli, valente ufficiale del

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

genio militare italiano, pronunciò un discorso sopra una grande linea vertebrale interna sotto il rapporto militare, e ne delineò il tracciato da Bologna, Firenze, Arezzo, Perugia, Terni, Aquila, Solmona, Casteldisangro, Isernia, Campobasso, Benevento, Potenza per congiungersi con la futura Eboli-Reggio; e poscia, ragionando della necessità della congiunzione tra la valle ternana e la conca aquilana, che definì « vero ridotto difensivo d'Italia, » aggiunse non intendere compromettere la congiungente tra la valle del Sangro e quella del Volturno, che chiamò di scaricamento dei prodotti degli Abruzzi sulla città di Napoli. Ora questo distinto ufficiale, dopo avere discorso delle meraviglie strategiche di questa grande linea da lui pensata e studiata, e dopo essersi fermato un po' nella valle aquilana, appellata Conca aquilana, e definita con le seguenti parole « vero ridotto difensivo d'Italia, » riconobbe ed affermò la importanza e la grande utilità della linea ferroviaria che io patrocinò, come l'unica e vera congiungente di Napoli con gli Abruzzi per le ricche e fertilissime valli del Volturno e del Sangro sino alla ferrovia lungo il mare Adriatico.

Ebbene, io domando all'onorevole Marselli: come, voi che avete fatto studi ferroviari così splendidi, così preclari, sotto il rapporto militare, strategico e difensivo, e che addentrandovi in essi siete giunto a riconoscere che la linea da me proposta non dovevasi trascurare, perchè era l'unico scaricamento dei prodotti degli Abruzzi sulla città di Napoli, non ve ne siete ricordato?

È possibile che in seno alla Commissione non vi abbiate mai rivolto il pensiero, nel mentre siffatti studi sono grande parte della vostra scienza militare, che vi ha guadagnato tante citazioni onorevoli nel Parlamento italiano? Attenderò la risposta.

Dopo ciò, proseguo il mio ragionamento. Ora questa linea per la quale il Governo aveva fatto solenne promessa, questa linea la quale è attesa dalle popolazioni del Chietino, del Campobassano ed Aquilano con febbrile impazienza, come ve ne fanno amplissima testimonianza le numerose petizioni inviate alla Camera: deputazione provinciale di Abruzzo Citeriore, Ortona a Mare, Lanciano, Castelfrentano, Casoli, Roccascalegna, Altino, Gessopalena, Torricella Peligna, Civita Luparello, Rojo, Villa Santa Maria, Montelapiano, Perano, Archi, Montazzoli, Carpineto Sinello, Agnone ed altri municipi; signori, questa linea è stata dimenticata. È stata dimenticata dall'onorevole Depretis quando presentò il nuovo progetto di legge di riscatto e di costruzione delle nuove strade ferrate nel 1877; è stata dimenticata dal diligentissimo Baccarini, ministro, proponendo la prima volta questo progetto

colossale di rete ferroviaria; è stata dimenticata dall'attuale ministro dei lavori pubblici; è stata finalmente dimenticata e non ha meritato l'onore di una parola dai due distinti relatori dell'attuale Commissione, gli onorevoli Morana e Grimaldi.

E credete voi che si possano adesso tradire le speranze di 500,000 abitanti ai cui interessi servirebbe questa ferrovia? Essi credono che il Governo non verrà mai meno alle sue promesse; e credete voi che essi potrebbero vedersi esclusi senza versare una lagrima, senza nutrire odio verso coloro che se ne fossero burlati?

Io questo non posso supporlo nemmeno per un istante, e perciò mi preme intrattenervi un poco sui meriti speciali della linea ferroviaria che io propugno con profonda e sentita convinzione. Questa, signori, è di un'evidente utilità, interessa popolazioni laboriose, essa percorrerebbe, se fosse decretata e costruita, due ridenti ed ubertosissime valli, quella del Volturno e quella del Sangro.

In quella del Sangro si troverebbero le olive, il fico, l'arancio e frutta soavi e saporose. Oltracciò passerebbe questa linea per città che interessano la nazione; fra queste piacemi citarvi Lanciano, città celebratissima per le sue fiere, delle quali il Varchi, giusta la sua concettosa espressione, disse che duravano un anno e tre giorni; a la vicina Ortona a Mare, della quale città è giusto che io in Roma ricordi le antiche glorie, sebbene il Governo italiano in oggi l'abbandoni e non abbia per lei un sorriso ed una parola di conforto. Questa città, signori, della quale parlano Plinio e Strabone, posta nel mezzo tra i fiumi Pescara e Sangro e fabbricata sopra amenissime colle, era sotto i Romani il porto mercantile e l'arsenale marittimo dei Frentani, il cui spirito marziale fu molte volte commentato da Plutarco e da Plinio. E qui mi appello ai cultori della letteratura greca e latina perchè si uniscano a me nel ricordare le lotte di quel forte e generoso popolo che soccorse i Romani in tutti i loro maggiori perigli. Questa città dopo la battaglia di Azio divenne colonia Augusta e dappoi come municipio fu ascritta alla tribù Quirina. Decadde sotto i Goti, e tornò ad essere fiorente sotto gli Svevi. E noi italiani che dobbiamo ispirarci alle glorie dei nostri antenati e che dobbiamo riprodurre e imitare, per quanto è possibile, le stupende opere loro, noi per un centinaio di chilometri non costruiamo una linea di una utilità così evidente che gioverebbe a tante popolazioni, delle quali, se non altro per le memorie del passato, oggi che siamo ritornati a Roma capitale del regno d'Italia dovremmo occuparci? Noi non facendo nulla, commetteremmo un'ingiustizia grave gravissima, insopportabile?

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

Mi si dirà: quante volte volete che si varchi l'Appennino per giovare agli Abruzzi? Si è prima registrato una linea ferrata Sulmona-Isernia-Campobasso nell'articolo 31 per essere studiata, poscia le si è dato vita segnandosi alla 4ª categoria, e dalla 4ª è passata alla 3ª mercè la mirabile evoluzione dell'onorevole Depretis, che tante ire compose e tanti benefici largì, e non siete contento? Signori, io vi ho fatto la storia della linea che difendo, vi ho mostrato l'immensa utilità di essa, vi ho fatto conoscere che questa è una linea che è veramente raccomandata dalla natura dei luoghi, vi ho dimostrato che il movimento commerciale di essa è un argomento decisivo per la sua costruzione. Imperocchè le ferrovie, come osservò in una delle precedenti tornate l'onorevole Depretis, non si costruiscono se non quando possono giovare alla vita ed al movimento commerciale delle grandi linee nazionali. Io ho detto ancora che questa strada ha tutti i criteri per essere definita nazionale, provinciale ed interprovinciale ad un tempo.

Ebbene dopo tutte queste dimostrazioni potrà essere ostacolata solo perchè non si sono fatti studi, solo perchè vuolsi un'altra linea decretare? Io non voglio combattere siffatta linea, ma mi limiterò solo a rammentarvi che una Commissione d'illustri ingegneri studiò e riferì al Governo, che ne le aveva commesso il carico, sulla linea Caianello-Isernia-Sulmona. Di questa relazione ufficiale piacciavi udire poche parole che io leggerò come argomento della ragionevolezza della tesi da me sostenuta.

« Di questa ferrovia che costituirebbe una nuova traversata degli Appennini, non è stato ancora presentato alcun progetto, nè alcuna domanda di concessione; solo si hanno molte deliberazioni dei comuni interessati, che ne domandano la costruzione, e recentemente il comune d'Isernia ha domandato di poter eseguire sul terreno gli studi, tanto di questa linea, quanto di un'altra, che diramandosene ad Isernia, e passando presso Campobasso traverserebbe l'Appennino per scendere a San Severo o a Lucera.

« Da alcuni studi sommari fatti finora, si rileva però che la linea avrebbe una lunghezza di circa 146 chilometri; che diramandosi alla stazione di Caianello, dalla ferrovia Roma-Napoli, passerebbe sotto Isernia e Castel di Sangro, e verrebbe a raggiungere a Sulmona la ferrovia esistente da Pescara ad Aquila. Se si considera che questa linea deve traversare gli Appennini, salendo fino a 1261 metri sul mare, che essa avrebbe pendenze del 25 per mille e vi sarebbero necessarie molteplici opere d'arte e lunghe e numerose gallerie, anche senza il bisogno di un regolare progetto, si comprende

quali difficoltà presenterebbe per la costruzione e l'esercizio, e quali ingenti spese essa richiederebbe. D'altronde questa linea non toccherebbe alcun centro di popolazione o di produzione importante; i territori che essa attraverserebbe sono montuosi, non molto popolati e di non grande fertilità; sicchè il movimento locale vi sarebbe poco ragguardevole, e quanto allo scopo principale della linea stessa, che sarebbe quello di congiungere gli Abruzzi con Napoli per una via più diretta di quelle attualmente esistenti, questo scopo sarebbe ugualmente raggiunto colla costruzione del tronco ferroviario Roccasecca-Avezzano, che si innesterebbe in quest'ultima stazione alla linea Avezzano-Molina-Sulmona; ma con quest'ultima linea non si avrebbero da varcare due volte gli Appennini, si avrebbero da costruire 75 chilometri di ferrovia in luogo di 146, e questi in condizioni meno difficili, ed attraverso territori più popolati ed industriosi. E perciò la Commissione, considerando che sarebbe un inutile spreco di danaro il costruire ambedue le linee Caianello-Sulmona e Roccasecca-Avezzano, le quali hanno il medesimo obbiettivo, opinò che sia da darsi la preferenza a quest'ultima, e che non sia il caso di occuparsi per ora della ferrovia Caianello-Isernia-Sulmona. »

Ora io domando al Governo, domando all'onorevole Commissione, avete trovata una linea così costosa, così lunga e di così poca utilità siccome è quella testè descritta, e non avete guardato che vi era una linea per la quale il Governo aveva fatta solenne promessa, e per la quale il Parlamento aveva stabilito che fosse studiata, progettata ed eseguita? Se volete scartare questa linea, ma allora voi andate a cercare l'impossibile, volete sciupare milioni, non volete fare una linea di miti pendenze poco costosa, e la quale attraverserebbe contrade popolate, terreni fertilissimi, vallate ubertuosissime e che interessa 500 mila abitanti? Non fate adunque che uno si strozzi per soverchio cibo e l'altro muoia d'inedia.

Signori, è un assurdo il negare alla provincia di Abruzzo Citeriore la costruzione della linea richiesta, ed è questo un assurdo dimostrato dai seguenti veri tutti di fatto, senza che siavi uopo fare ricorso ad alcun'altra argomentazione. La popolazione della provincia di Chieti (Quadro statistico), nella notte del 31 dicembre 1871 al 1º gennaio 1872 era di 339,986 abitanti. La provincia di Chieti è traversata dalla linea ferrata dell'Adriatico; e questa linea tocca i territori dei comuni seguenti: Pescara, che avrebbe diritto alla stazione e che non l'ha avuta mai; nonostante che ci sieno tre leggi che gliel'abbiano assicurata. Nessun ministro

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

dei lavori pubblici ha saputo finora definire la pendente vertenza. Ora Pescara viene indicata come stazione e non l'ha; abitanti 5,238, Francavilla al Mare 4404, Ortona a Mare 11884, Fossacesia 3478, San Vito Chietino 3860, Torino di Sangro 3994, Casalbordino 4745, Vasto 13797, San Salvo 1841 abitanti. Totale abitanti 53,241.

Un altro piccolo tratto della strada ferrata Pescara-Popoli-Aquila traversa il confine della provincia verso Aquila e tocca i territori di Chieti, Manoppello, San Valentino. Chieti abitanti 23,662; Manoppello 4027, San Valentino 3814; totale degli abitanti dei comuni traversati dalle due suaccennate linee 84,684 abitanti. Quanti restano senza ferrovia nella sola provincia di Chieti? 255,302 abitanti. E si noti che costoro non hanno speranza di averla. Perché? Perché dopo che il Tesoro dello Stato è impegnato in una spesa di due miliardi, e che questa spesa deve essere erogata nel corso di 22 anni, come è possibile credere ancora che questi 253,302 abitanti possano nutrire la speranza di avere una ferrovia?

Ma se a questi 255,302 abitanti voi aggiungerei quelli della provincia di Campobasso, ossia tutto il circondario d'Isernia che sono circa 120 mila abitanti e gran parte della provincia di Aquila, che verrebbe anche intersecata da questa linea che io propugno per giungere alla vallata del Sangro, voi avrete almeno altri 40 mila abitanti, voi avrete in sostanza una popolazione di 500 mila abitanti; i quali avrebbero diritto ad avere qualche chilometro di ferrovia, e che oggi non costruendosi la linea che da me si propugna, rimarrebbero per secoli privi fin della speranza di averla.

Ora la utilità della linea che io patrocino è evidentissima così per la parte della popolazione, come per la parte della superficie: rimane tuttavia un altro argomento che raccomanda potentemente la costruzione di questa ferrovia, ed è la produttività. Ora quando io vi annunzio la vallata del Volturno a cui fa seguito la vallata del Sangro, io non fo altro che indicarvi paesi popolati e valli ubertose e fertilissime; e diffatti tutti quelli che hanno propugnato questa linea nelle passate Legislature non hanno fatto altro che decantarne la produttività. Quindi è una ferrovia di cui l'esercizio compenserebbe grandemente le spese occorrenti alla costruzione ed all'acquisto del materiale mobile, e renderebbe utilissimo il tronco che vuoi costruire da Cajanello ad Isernia del quale la produttività sarebbe molto dubbia, se non fosse decretato il prolungamento sino ad Ortona a Mare. Eppoi? Eppoi fareste un atto di evidente giustizia, diversamente alle dinotate provincie direste: io vi ho promesso

di farlo, ma per una fatale dimenticanza non l'ho fatto studiare, oggi non intendo di farlo! Dunque dopo che il Governo ha riconosciuto ed affermato: è una ferrovia importante, è una ferrovia che classifico come rete arteriale principale, che nominerò una Commissione perchè la studi, e quindi presenterò il progetto d'arte per la costruzione; dopo che si è ripetuto questa promessa nel 1870, e che il Governo è stato coerente alle precedenti assicurazioni ripetendo nel 1875, che la questione rimaneva impregiudicata, chi non resterà compreso di alta meraviglia considerando, che non se ne fa motto nel progetto presentato dall'onorevole Depretis nel novembre 1877 per le nuove costruzioni ferroviarie, e per il riscatto delle linee Romane e Meridionali, affine di costituire due grandi private società ferroviarie, e neppure farsene una lontana allusione nel colossale progetto che stiamo discutendo da 42 e più sedute? E possiamo assistere impassibili allo spettacolo che questa ferrovia, di cui sinora si è luminosamente dimostrata la necessità, nella lunga discussione del presente disegno di legge, nè il Governo nè la Commissione mostrino almeno di volersene interessare? Questo dubbio mi tormenta e mi prostra l'animo. Non posso, non debbo credere fondato: ciò offenderebbe il sentimento di giustizia che deve animare un'Assemblea che si rispetta.

Ed a me, se non fossi ascoltato, rimarrebbe certamente un dolore profondo nell'animo; nè saprei trovare parole convenienti ad esprimere il rammarico di 500 mila abitanti che si vedrebbero delusi nelle loro legittime speranze, anzi nel diritto che credo abbiano acquistato colle promesse e gli obblighi assunti dal Governo; io, che sono l'ultimo dei rappresentanti della mia provincia, dovrò adunque in questa XIII Legislatura lamentare con amare parole questa enorme ingiustizia che si vuole consumare a danno di lei, ripetendo col profeta: *non est qui consoletur eam ex omnibus charis ejus, omnes amici ejus spreverunt eam et facti sunt ei inimici!*

E voi vorreste che in questo novero sia messo pure l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rappresentante del capoluogo della mia provincia, quel ministro che vi ha dato in questa vivace, e spesso torbida e tempestosa discussione, prova singolare di modestia rarissima? Voi non lo consentirete: voi, colle vostre deliberazioni, mi avete insegnato che il Parlamento italiano conosce la necessità di dovere distribuire i vantaggi tra le popolazioni con imparziale giustizia, che le istituzioni liberali non durano se i reggitori non sanno ripartire così i carichi e pesi come le utilità tra i popoli con eguale misura, che i popoli, come disse un'augusta parola,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

non apprezzano la bontà delle leggi, se non dai benefici che loro recano.

Infine, concludendo, vi dico un'ultima parola: Volete essere giusti? Approvate unanimi la mia proposta. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Un altro emendamento è quello dell'onorevole Romano ed altri. Quest'emendamento è del tenore seguente:

« I sottoscritti domandano che le linee di ferrovie a costruirsi da Caianello, Isernia, Campobasso, Lucera, e a Foggia a Manfredonia, costituenti l'Appulo Sannitica, passino alla 2ª categoria »

G. D. Romano, Avezzana, Giudice, Sipio, Franceschelli, Mordini, Angeloni, Gaetani, Falconi, Mazzarella, Carbonelli, Delvecchio, Tiberio, Garau, G. Romano, Favara, Mazziotti, Antongini, Panattoni, De Riseis, Rossi, Sannia, Capilongo, Mancardi, Vol-laro, Tranfo, Pace, Cefali, Pirisi-Siotto, Garzia, Bajocco, Romeo, Germanetti, Cordova, Massa, L. E. Farina, Salomone, Lazzaro, T. De Dominicis, Pepe, Miani, Arnulfi, P. Pericoli, S. Morelli.

Domando se quest'emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, do facoltà all'onorevole Romano di svolgerlo.

Intanto credo opportuno di far avvertire all'onorevole Romano, che un tratto di questa linea, e precisamente il tratto di Lucera-Foggia, è stato dalla Camera, tre o quattro sedute sono, iscritto nella terza categoria.

ROMANO GD. Di ciò parleremo al momento della votazione. Sarà allora il caso di vedere se quella votazione promossa dall'onorevole Bonghi può impedire che si voti un'altra volta.

PRESIDENTE. Va bene; lo vedremo! (*ilarità*)

ROMANO GD. Come avranno rilevato dal disegno di legge che ci è dinanzi, la Commissione, e prima il Governo, quasi senz'avvedersene, vi hanno compreso per intero la linea appulo-sannitica. Per ora la vediamo almeno scritta, salvo a vederne l'attuazione tra poco! Questa linea è costituita dei seguenti tronchi: Caianello-Isernia, Isernia-Campobasso, Campobasso-Lucera, Lucera-Foggia, Foggia-Manfredonia. Di questi cinque tronchi sono dalla legge piazzati quattro nella terza categoria. È pure messo in terza categoria il tronco che fa parte della vertebrale, cioè quello tra Isernia e Campobasso, che l'onorevole Marselli, membro della Commissione, nel suo discorso testè fatto alla Camera, chiedeva fosse messo almeno nella seconda categoria. Ed il solo tronco Campobasso-Lucera è nella quarta categoria, quindi nel limbo. Ora con l'emendamento che, unitamente ad altri 50 onorevoli colleghi, ho presentato alla Camera e che ho io avuto l'alto o-

nore di svolgere, ci facciamo a domandare che questi cinque tronchi, siccome costituenti una linea di interesse generale, quale sarebbe la linea intesa nella Camera col nome di Appulo-Sannitica, anzichè restare nelle categorie basse, fosse messa, se non in prima, almeno nella seconda.

Signori, noi siamo a Roma da 9 anni, ed abbiamo fatto poco o nulla per quelle ferrovie che possono giovare a Roma come capitale. Se ne toglie un accorciamento fatto verso il nord dell'Italia di 20 chilometri, riunendo Pisa a Colle Salvetti, ed un altro di circa 80 chilometri per la riunione della linea aretina con la senese, del resto si è fatto nulla, proprio nulla a tale scopo e neppure in questo gigantesco disegno di legge.

Poichè sebbene esso ci assicuri la linea Roma-Solmona, pure questa non è una linea longitudinale diretta ad accostare a Roma il mezzogiorno, ma una linea trasversale. Essa lascia, come ora si trova quell'ampia plaga di circa 200 chilometri Roma, Napoli, Manfredonia ed Ancona, che divide il mezzogiorno dalla capitale del regno, e colla quale non ha altra comunicazione che colle due linee litoranee e con quella problematica vertebrale, di cui parlerò in seguito.

I Romani avevano tre strade per scendere colle loro milizie e co' loro carri nel mezzogiorno d'Italia. Una lambiva il Tirreno, l'altra l'Adriatico, la terza era l'intermedia tutta interna che metteva in diretta comunicazione Roma con Brindisi e Taranto suoi principali approdi commerciali e guerrieri. Noi Italiani moderni abbiamo le due lambenti i mari ed in ferro, trovato meraviglioso del nostro secolo, ma manchiamo dell'intermedia. Ora è questa che domandiamo si reintegrasse; e come linea internazionale ed eminentemente economica e strategica si faccia e presto, passandola almeno alla seconda categoria.

Lo proverò brevemente.

Linea internazionale. Che cosa ha detto la prima Commissione per stabilire questo criterio da servire nella classificazione delle linee? Noi lo rileviamo dalla relazione dell'onorevole Morana a pagina 23, ove è detto: « Osservò che la caratteristica d'internazionale potesse convenire altresì alle strade ferrate le quali mettono capo ad un porto marittimo del regno, il quale per mezzo di linee marittime di navigazione, che in qualche guisa rappresentano il prolungamento della celere viabilità e traversa il mare, fosse in relazione diretta e periodica con un punto transmarittimo importante pe' nostri commerci. »

Ora io domando: può esservi una linea più internazionale di questa che metta Brindisi e Taranto,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

Signori della Commissione, siccome io annuncio cifre e fatti che potrebbero parere a prima vista assurdi, così interessò la loro bontà di volermi correggere se dirò cose che non siano rigorosamente esatte. È solo dalle contraddizioni in un pubblico dibattimento che la Camera ed il paese possono conoscere da parte di chi stia la ragione.

Dunque questa linea non costa che 25 milioni; da questi 25 milioni detraendo il prezzo del tronco tra Caianello e Isernia, che serve per fini locali, e quello di Isernia-Campobasso, che farebbe parte della verticale, nonché dei due tronchi Lucera-Foggia, Manfredonia, per i quali provvedono le provincie ed i comuni, il prezzo vero a cui si ridurrebbe il costo di questa linea sarebbe di 16 milioni quanto costa la linea da Campobasso a Lucera.

E per così piccola somma, mentre si spendono qui circa due miliardi, e per una linea che ha in sé questi titoli, che dovrebbero farla collocare la prima tra quelle di prima categoria, consentirete voi che essa rimanga nel limbo, nella quarta categoria?

Ma questo non è ancor tutto. Lor signori non sanno quanto costi agli italiani il dovere valicare gli Appennini; ad ogni valico dell'Appennino occorre il tagliamento in media di una diecina di lunghe e costosissime gallerie. Ebbene, la favorevole ed eccezionale posizione dei luoghi per dove dovrebbe passare questa strada ferrata è tale, che nientemeno si valicherebbero gli Appennini, senza fare alcun traforo!

Ecco quello che io dovevo dire anche di meraviglioso, che può parere quasi assurdo, e per cui ho invitato gli onorevoli componenti della Commissione di correggermi se io non dico il vero; fra loro vi sono valenti militari, ed io desidero che qualcuno di essi venga a discutere sulla cosa, perchè lo ripeto al cozzo della discussione scatta il vero.

Dunque, non una galleria da costruirsi: ma come è possibile ciò, mi direte voi? Sì, signori, il Matese e la Masilla, i due monti più alti, a quel grado di latitudine, per essersi troppo elevati hanno finito per essere mingherlini perdendo nella base ciò che hanno guadagnato in altezza ed hanno permesso che dal versante Tirreno, traversando l'Appennino ad angolo acuto essendo l'Appulo-Sannitica una diagonale nel parallelogramma meridionale, si potesse passare al versante Adriatico sormontando un piccolo colle, detto di Castelpetroso. Ebbene come dunque voi, signori, non vi gioiate di questa posizione meravigliosa della natura, di questa posizione che i Romani seppero così bene usufruire? E non occorre che io ricordi qui come i Romani seppero

trar partito nelle guerre di tutto ed anche delle loro strade.

Io per poter proporre questo progetto alla Camera della strada Appulo-Sannitica, ho dovuto fare alcuni studi sopra alcune carte dell'impero romano; ma facendo questi studi quale non fu la mia meraviglia quando l'onorevole Morana, che mi dispiace di non vedere al suo posto, mi fece vedere una carta geografica, mi pare del 200, miniata; una copia di quella di cui l'Austria s'impadronì nella occupazione della Venezia, ed anche in quella carta c'era segnata l'Appulo-Sannitica? E quest'Appulo-Sannitica che ha la vita di tanti secoli è sfuggita all'attenzione non solo dei ministri Baccharini e Depretis, ma così alla prima che alla seconda Commissione, nella quale pur vi sono tanti dottori e strategi?

Ma non è tutto: stando anche agli studi fatti dalla primitiva Commissione, per formarsi un criterio pel collocamento delle linee in una data categoria, è duopo che la linea percorra terreni fertili, valli produttive e popolate; ora la linea di cui parlo è perfettamente in tali condizioni. Come hanno udito, il terreno è così piano che la strada non sale che il 18 per mille, s'aggiunga che partendo da Caianello attraversa la valle del Volturno fino ad Isernia, quindi la valle di Pitterano fino a Castel Petroso di dove percorrendo le valli del Biferno, del Tappino e della Catola giunge nelle fertili pianure delle Puglie sotto l'antica Lucera.

E vogliono sapere, o signori, che gente c'è in questo percorso? Ho promesso di essere brevissimo, ma dirò la cifra totale della popolazione che godrebbe principalmente del vantaggio di questa linea.

Da me si fece un confronto tra la popolazione attraversata dalla linea Appulo-Sannitica e quella della linea Termoli-Benevento-Campobasso; perchè pel passato io propugnavo la prima in preferenza della seconda linea; ma una volta che l'onorevole Depretis, con la sua inattesa proposta e di cui io gli fo un altissimo merito, è venuto a dirci: signori, noi dobbiamo fare il piano regolatore delle ferrovie del regno, allora ho dovuto cambiar metro, ed ho creduto per esser corretto di non più combattere le linee che hanno una ragione di essere; al postutto stabilire dei paragoni per conseguire il miglioramento di categorie.

È per ciò che l'onorevole Mascilli si è visto passare tranquillamente nella prima categoria la linea Benevento-Campobasso, e tranquillamente l'onorevole Scipione Di Blasio si è visto passare nella seconda categoria la linea Termoli-Campobasso, perchè io non aveva più ragione di combattere queste

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

linee. Si facciano pure quelle linee, poichè hanno la loro ragione di essere: sebbene Campobasso non abbia quelle utilità che poteva ritrarre dall'Appulo-Sannitica; ed i Campobassani un dì se ne accorgerranno!

Or questo confronto fatto allora è il seguente:

L'Appulo-Sannitica passa in mezzo ad una popolazione di 510,302 abitanti, attraversando il circondario di Piedimonte d'Alife, Venafro, Isernia, Boiano, Campobasso, San Bartolommeo in Galdo, Lucera; tra cui vi sarebbero un capoluogo di provincia e tre capoluoghi di circondario, due dei quali con residenza di tribunale, quello di Lucera con giurisdizione su tutta la provincia; mentre l'altra linea non percorreva che un territorio abitato da 254,293 abitanti; proprio la metà, e traversando qualche infelice paesello.

Da ultimo io credo che questa sia una: *Linea eminentemente strategica.*

Naturalmente io non parlerò di strategia, ma lascerò parlare alle persone competenti. Quindi, ricorderò primamente che questa linea è raccomandata da moltissimi ufficiali e da generali i più illustri che abbiamo in Italia, così viventi che morti, così fuori che dentro la Camera.

In un opuscolo intitolato: *La ferrovia Appulo-Sannitica ed il comune di Lucera innanzi al Parlamento*, statoci dispensato dalla posta della Camera, tra le tante utili notizie raccomandanti questa linea, si leggono i nomi di molti illustri generali, tra cui cito a ragion d'onore e di compianto, quello dell'illustre generale Griffini, che di persona aveva percorso nel 1860 quei luoghi e me ne parlava, come linea militare, con entusiasmo.

E credo che simili raccomandazioni non si potrebbero non avere in altissimo pregio.

L'onorevole Marselli, nel parlare di quella vertebrale che egli caldeggia, non ha voluto dire una parola sull'Appulo-Sannitica. Invano io che gli era accanto gli diceva: ma dica qualche parola sull'Appulo-Sannitica. Risposemi che in quel momento non voleva sortire dal filo delle idee propositi. Speriamo che lo faccia ora rispondendomi.

Solo l'onorevole Incagnoli in un suo discorso con quell'acume che tutti gli riconosciamo, rilevò la utilità dell'Appulo-Sannitica. Dunque tranne le di costui parole, con tutta la mia persistenza, non si è detto ancora, dagli onorevoli ufficiali componenti l'attuale Commissione e dagli altri membri della Commissione stessa, una parola in lode o biasimo di questa linea. Tutto quello che essi hanno saputo fare è stato di segnalarla sulla carta a mocciconi e nelle più basse categorie.

Ma questa annotazione grafica mi ricorda quella dell'onorevole Depretis nel 1873. La ricorda?

DEPRETIS, *presidente del Consiglio.* Sì.

ROMANO G. D. Ebbene fu da quella iscrizione grafica che è nata l'Appulo-Sannitica. Quindi oggi dovrò contentarmi anche di questa seconda iscrizione grafica, perchè mi autorizza a riparlare con alquanta autorità che mi viene da queste grafiche iscrizioni.

Signori, che una linea vertebrale si faccia o no, è ancora questione. A leggere quello che ha scritto l'onorevole Baccarini nella sua relazione a pagina 2: questa linea non si potrebbe fare per le grandi somme che vi occorrono, ed egli nel metterla in sospenso disse tra le altre ragioni questa:

« Fatta però la debita parte alle nostre condizioni finanziarie è pur giuoco forza rinunciare per ora a questo disegno (la *vertebrale*) che può dirsi *ideale* e limitarci ad ottenere giunti a Solmona, una linea coperta dalla regione dei Marsi al Jonio, ecc. »

Si aggiunga che l'onorevole Baccarini ha messo l'Appulo-Sannitica nelle linee dell'avvenire per essere caduto in un errore di logica e di fatto. A persuadersi basta leggere la sua relazione a pagina 9 in dove, dopo aver detto che la postergava alle altre perchè non voleva tenere Campobasso ulteriormente isolato, ed anche perchè sarebbe venuto a dotare il paese di una porzione di quella importante linea interna per la difesa militare del regno. « È vero (egli s'obbieta) che sotto certi aspetti e particolarmente pel movimento locale e per le relazioni di Campobasso con Roma, presenterebbe su questa linea non dubbi vantaggi un'altra da Campobasso a Caianello sulla ferrovia Roma-Napoli, per Isernia, Venafro: ma ciò non ostante (soggiunge) il rispetto che è dovuto pur sempre ad una legge preesistente ed i voti concordi delle rappresentanze ufficiali di tre provincie, ci hanno consigliato a dare la preferenza al tronco Campobasso-Benevento. »

Dunque, lo stesso onorevole Baccarini prostergava l'Appulo-Sannitica per rispetto a leggi, che egli stesso nel medesimo tempo non rispettava, derogando alla Campobasso-Teroli. E per fare anche omaggio ai voti di tre provincie, senza porre mente che in contrario v'era quello delle provincie di Bari, Foggia e Caserta, e per di più il voto unanime della Camera di commercio di Napoli, la raccomandazione di più di 70 deputati ed infine il voto popolare di Venafro, Isernia, Lucera e Foggia.

Or se lo stesso onorevole Baccarini, per ritornare alla vertebrale, diceva che le forze del nostro paese erano bastevoli per sopportare la spesa di questa ferrovia; e se la medesima ha emessa la prima Commissione parlamentare, perchè nella relazione del-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

l'onorevole Morana sta ripetuto pressochè lo stesso, ne consegue che se non avesse avuto la faconda parola dell'onorevole Marselli nei giorni decorsi questa linea vertebrale e che egli stesso non potè non qualificare un tantino poetica, forse chi sa se non sarebbe rimasta, come diceva l'onorevole Baccarini, un mero ideale.

Ma io dico, si faccia pure questa linea vertebrale e il paese spenda tutto quell'oro che si chiede per questa linea, ma essa potrà giovare come difesa in caso di guerra dalla parte del Jonio, ma cosa può dalla parte dell'Adriatico?

Io desidero che i signori militari che sono nella Commissione mi ascoltino e mi rispondano, rompano il ghiaccio del silenzio.

A che potrebbe giovare in difesa dell'Adriatico la vertebrale, una volta che da Campobasso deve dirigersi verso Benevento, quindi verso il Mediterraneo ed il Jonio? E dello Adriatico qual conto ne tengono?

Eppure, secondo tanti opuscoli stampati da uomini competenti, pare che ivi potremmo ricevere non piccole molestie da parte dell'Austria, che ha vicinissimo le sue coste Dalmate di dove agevolmente potrebbe muovere per occupare le Puglie, il granaio d'Italia per le sue provviste annonarie ed anche per distrarre l'esercito italiano onde non sappia a che tenda l'esercito d'invasione.

Soggiungo che una volta costrutta la Sparanise-Gaeta, cotanto strenuamente propugnata dall'onorevole amico S. Morelli, mediante l'Appulo-Sannitica si riunirebbe il golfo di Manfredonia a quello di Gaeta, lo che da' strategici va ritenuto della più grande importanza.

Dunque questa vertebrale neppure risponde a questi grandi bisogni. Invece l'Appulo-Sannitica sarebbe una linea tutta interna ora specialmente che farete la linea Avezzano-Roccasecca; non ci può essere linea più interna di questa, chè da Avezzano vi porta a Roccasecca, da Roccasecca a Campobasso, e di lì a Lucera, quindi a Manfredonia e Barletta. In questa linea nulla v'ha di scoperto.

Anzi con questa linea s'andrebbe eziandio ad appoggiare uno dei due capi stabiliti dalla Commissione dei generali per la difesa del paese, che sarebbero Lucera e Capua. Quindi questa linea gioverebbe anche a questo fine. Ma poi, fino a quando questa strada vertebrale non si fa, esiterete voi, per 15 milioni che spendete, a costruire una strada che risponde presso che a tutti i fini della vertebrale stessa? Imperciocchè, lo ripeto, quante volte voi aveste l'Appulo-Sannitica, sareste senza molestia

a Manfredonia ed a Barletta, perchè tutta linea interna.

Or se a Taranto si suppone che ci sia una flotta a cui portare soldati, vettovaglie e munizioni, e se da Taranto a questi punti non abbiamo che un 100 chilometri, dunque si ha tutto l'aggio per soccorrerla. Una flotta che non avesse azione per 100 chilometri di raggio, sarebbe impotente a proteggere le immense coste d'Italia, meglio sarebbe bruciarla o non averla.

Dunque voi, onorevoli deputati, e più particolarmente voi, onorevoli ufficiali di terra e di mare, ponete mente a che senza spendere un centesimo dei tanti milioni che si dovrebbero spendere per la linea vertebrale, voi con 15 milioni avreste, se non l'equivalente, poco meno: non sarà una linea radicale, ma una succedanea.

Ma poi credono gli italiani del presente di saperla più lunga di quel che la sapevano i Romani in fatto di guerre e di strade? Ma i Romani in tutte le guerre che essi hanno combattuto a Taranto e a Brindisi, di quale altra strada si sono valse se non dell'Appulo-Sannitica? E vogliono mettersi ora a far delle strade, direi funiculari, dalle ardite pendenze, dalle grandi opere d'arte, chi sa per quanti anni di lavoro e che costerebbero enormemente alle finanze dello Stato, mentre con 15 milioni, se non avete un equivalente avete poco meno di un equivalente? Ma voi vorrete ostinarvi a fare questa strada vertebrale quando da Campobasso, mediante l'Appulo-Sannitica, vi possono venire tutti questi aiuti verso l'Adriatico ed anche verso Brindisi e Taranto?

Ma infine non sarebbe bene che entrambe coesistero e che l'una guardasse più direttamente il Mediterraneo e l'altra l'Adriatico e tutte due il Jonio?

Io ho finto, ed ho mantenuta la mia parola di esser breve. Voglio solo, onde le mie idee sieno alla portata della intelligenza di tutti i componenti della Camera (perchè non sono solamente gli ufficiali che devono giudicare di questa questione), permettermi di aggiungere poche altre parole.

Pongano mente, onorevoli colleghi, che, come ho detto avanti, noi abbiamo una plaga, un ampio quadrilatero composto di questi lati, Roma-Napoli-Manfredonia-Ancona di circa 200 chilometri, il quale ci tiene separati dal mezzogiorno d'Italia non essendone altrimenti uniti che dalle due strade ferrate litoranee, l'adriatica e la mediterranea.

Non ci è uno il quale non sappia e ripeta che valgono dette linee pel tempo di pace; per il tempo di guerra a queste non bisogna neppure pensare. Io mi dispenso dal ragionare ulteriormente su questo che è evidente, essendo ormai, pel tanto discorrere

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

e scrivere che si è fatto, divenuta una verità assiomatica; e specialmente dopo la scoperta della dinamite. Che ci vuole ora per rompere qualunque galleria, per rendere impossibile qualunque transito? Basterebbe anche un solo emissario del nemico per ridurli in frantumi, e togliervi ogni mezzo di comunicazione.

Ora dunque, se l'Appulo-Sannitica in linea tutta diagonale, quindi interna vi riempie questa lacuna, e vi costa così poco, che cosa vi trattiene di passarla almeno alla seconda categoria? Io non lo so.

Ma vi è la Commissione vi è il Ministero che si vedono spostati nelle loro previsioni.

Signori, credono forse che ci sarò un'altra volta io, quando si riparerà di ferrovie, posso morire (*quod absit*), posso non essere rieletto deputato, può non sorgervi altri che abbia un simile gusto, almeno subitaneamente, nè questa pazienza! (*Si ride*)

È certo che l'errore ed il danno costa più del danaro che si vuol risparmiare. E perchè non dovremo tirar frutto da sette anni di discussioni sul proposito?

Credo che non dobbiamo fare una questione di tal natura, m'auguro ne converrete. Noi avremo ancora delle guerre; disgraziatamente l'arbitrato universale non ha fatto grandissimi passi, quindi il tempo delle guerre non è ancora finito. Ebbene credono sul serio che dobbiamo premunirci al nord, quindi anche dalla Francia ora che è caduto il potere temporale? No, dobbiamo guardare all'Oriente; bisogna essere ciechi o stolti per non vedere che colà una tempesta si addensa e può scoppiare. Ogni giorno sorgono colà questioni che mettono sottosopra l'equilibrio europeo, e voi signori italiani spenderete due miliardi senza premunirvi contro le future eventualità delle complicazioni orientali, senza costruire una linea che da quella parte contro possibili detrimenti vi assicuri?

Voci. La Grecia?

ROMANO G. D. Non parlo della Grecia, perchè se ne parlasse, dovrei parlare eziandio della Romania, nostra affine, nonchè di tutte le questioni orientali, e delle conseguenze pendenti dal trattato di Berlino. Ma ogni giorno avvengono colà degl'incidenti che fanno temere e possono essere un *casus belli*. La Valacchia, l'isola di Cipro, la questione egiziana...

PRESIDENTE. Si tratta ora della linea Caianello-Isernia, Campobasso, onorevole Romano.

ROMANO G. D. La tempesta a cui oggi accenna il telegrafo...

PRESIDENTE. Rimanga, la prego, nei limiti del suo emendamento.

ROMANO G. D. Dicevo che potrebbe anche scoppiare una guerra tra la Russia e l'Inghilterra, stando ad

un dispaccio di ieri dell'Agenzia Stefani. Ora se l'è così dove sarebbe la previdenza italiana?

Ho fiducia nella Commissione e nel Ministero perchè vi provvegano; e sebbene la Commissione non abbia accolto molto benevolmente le mie proposte, pure la ringrazio, poichè ad essa debbo l'Appulo-Sannitica. Infatti l'onorevole Baccarini non ne volle sapere, e la pose nelle strade dell'avvenire; l'onorevole Zanardelli la fece studiare, ma rideva della mia fede in essa. Solo l'onorevole Depretis cominciò a tentennare fra le due linee. Egli disse: vediamo se invece della Benevento-Campobasso non sarebbe meglio la Caianello-Isernia-Campobasso. E poichè l'onorevole Depretis era allora ministro dei lavori pubblici ed ora presidente di tutti i Ministeri, permettetemi che io dia lettura di un piccolo brano di relazione. Non dubitate, sarò brevissimo.

L'onorevole ministro Depretis nella sua relazione presentata nella tornata del 24 novembre 1877 diceva così:

« Senonchè sorse il dubbio se quella linea sia la più conveniente per gli interessi della provincia di Molise. Se si eccettua Campobasso, i comuni, che essa attraverserebbe, sono piccoli, privi d'industrie, i loro territori sono montuosi e non molto produttivi, onde il movimento locale vi sarebbe di poca importanza. Inoltre si osserva che quella linea provvede bensì alle comunicazioni di Campobasso con Napoli e colle circostanti provincie; ma per venire a Roma da Campobasso si avrebbero da percorrere più di 360 chilometri. Con una linea invece che partisse dalla stazione di Caianello e passasse per Venafro, Isernia, Boiano e Vinchiaturo, il tragitto da Campobasso a Roma sarebbe diminuito di 90 chilometri, senza punto allungare quello per Napoli. La linea inoltre attraverserebbe territori più produttivi e popolati, toccherebbe la città d'Isernia, capoluogo di circondario, raccoglierebbe le provenienze delle strade della Ravindola e del Macerone, e sarebbe perciò assai più dell'altra produttiva.

« Da uno studio che è stato nel passato anno eseguito da ingegneri governativi, risulta che questa linea di Caianello-Campobasso presenterebbe uno sviluppo di circa 90 chilometri, potrebbe costruirsi con pendenze non maggiori del 18 per mille e con curve di raggio non minore a 400 metri, ed imporrebbe una spesa pressochè eguale a quella per la costruzione dei 76 chilometri da Campobasso a Benevento. Nè finalmente è da tacersi a favore di questa linea che, in avvenire si potrebbe prolungare per Gildone, Volturara e Lucera fino a raggiungere verso Foggia la ferrovia adriatica, abbreviando di circa 50 chilometri il tragitto alla capitale da Foggia,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

e da tutte le provincie al di là, fino al Jonio; mentre invece deve ritenersi tecnicamente difficilissimo il prolungamento della linea Benevento-Campobasso fino a Termoli per la valle del Biferno. Queste considerazioni fanno nascere il quesito se non convenga costruire a carico dello Stato il tronco ferroviario Caianello-Campobasso, in sostituzione di quello Benevento-Campobasso, siccome quello col quale si provvederebbe egualmente alla congiunzione di Campobasso colle esistenti linee ferroviarie, si servirebbe una gran parte della provincia di Molise, senza alcun maggiore aggravio per lo Stato, il quale si avvantaggerà anzi dei più abbondanti prodotti di quella linea. »

Quanto ho letto non è altro che un brano di una relazione. Ma fino a che noi siamo in questa Camera, possiamo è vero essere più o meno partigiani per favorire i legittimi interessi dei nostri paesi, ma fuori di qui è più agevole essere imparziale; epperò non posso non richiamare l'attenzione della Camera su di un articolo che ho letto sul giornale *l'Opinione* del 9 corrente. Vi ho letto una dotta relazione del nostro antico collega ingegnere Cerroti, tenente generale del genio militare, il quale si occupa di moltissime questioni ferroviarie tanto sotto il punto di vista militare che industriale. Permettetemi, ripeto, che vi legga questo brano:

« Vediamo nel novero dei tronchi di terza categoria, riportata all'articolo 5, la linea Caianello-Isernia, lunga bensì soltanto 36 chilometri, ma che secondo lo stesso progetto di legge si dovrebbe da Isernia protendere superiormente non in una soltanto, ma in due direzioni: cioè a destra su Campobasso ed a sinistra verso Solmona. Lasciando pur da parte la continuità di codesta vagheggiata dorsale, non si dovrebbe, almeno per ora, fare la prosecuzione su Campobasso, onde allacciare questo importante capoluogo di provincia nel modo il più conveniente? Si faccia anche astrazione dalla pure vagheggiata Appulo-Sannitica, che appunto in detta direzione traversando l'Appennino a Castel Petroso ed in quel di Boiano accostandosi a Campobasso, si protenderebbe su Lucera ed oltre; il collegamento del capoluogo del Molise è cosa importantissima.

« Gli è vero che è stato oggimai ammesso il collegamento dalla parte opposta, cioè quello che per la valle del Tammaro discenderebbe da Campobasso a Benevento, il quale è stato perfino dichiarato della prima categoria. Ma se ciò venne fatto in omaggio a leggi precedentemente votate, quando non si aveva ancora la capitale a Roma, si può egli credere con fondamento che Campobasso si troverebbe allacciato nel modo più conveniente alla rete

delle ferrovie per comunicare con la capitale e con Napoli, che sono di sicuro i due suoi obiettivi principalissimi? Noi, con tutto il rispetto alle deliberazioni già prese, non lo crediamo; ed è l'aritmetica che ne costringe a non crederci.

« Infatti, la linea approvata da Campobasso a Benevento sarebbe lunga chilom. 76
mentre da Benevento a Caserta ne corrono » 62
Totale chilom. 138

« E la linea da Campobasso per Castel Petroso ed Isernia a Caianello è data lunga . . . chilom. 90
mentre da Caianello a Caserta, punto comune per andare a Napoli, ne corrono. » 45
Totale chilom. 135

« Ed inoltre vediamo che da Campobasso per Benevento e Caserta a Caianello risulteranno in tutto chilometri 183, mentre che per Isernia a Caianello, punto comune alla volta di Roma, non sarebbe che di 90.

« Donde si fa patente che, rispetto almeno alle lunghezze, la linea approvata Campobasso-Benevento è la peggiore: imperocchè costringe a fare un viaggio doppio dell'altra per raggiungere il punto comune alle due onde recarsi a Roma, mentre non guadagna nulla al confronto della medesima pei viaggi su Napoli.

« Che se vuolsi poi conoscere oltre al vantaggio di brevità di lunghezza, anche la miglior condizione locale della linea Sannitica Isernia-Campobasso, basta riportare qui il giudizio che ne dettero i tre chiarissimi ispettori del genio civile, Ferrucci, Brizio e Schioppo, nella loro relazione speciale del 24 novembre 1877 al ministro dei lavori pubblici, stampata fra gli allegati tecnici a corredo del progetto di legge pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali, presentato nella sezione parlamentare del 1876-77. Quivi essi dicono a pagina 106 che « l'ingegnere capo, cavaliere Fabris ha fatto degli studi di massima rispetto ad una linea, che diramandosi a Rocca d'Evandro o a Presenzano dalla ferrovia Roma-Napoli, passando sotto Isernia e Campobasso, per le valli del Tappino e del Fortore, discenderebbe a Lucera e a Foggia. Questi studi sono stati approvati dal Consiglio dei lavori pubblici, con alcune modificazioni, fra le quali quella di diramare la ferrovia dalla stazione di Caianello, anzichè da quella di Presenzano o di Rocca d'Evandro. Comunque siasi però fino alla stazione di Campobasso si avrebbero da costruire circa 90 chilometri, in condizioni certo non facili, ma però *assai meno difficili di quelle del tronco Campobasso-Benevento*, ed attraverso territori più popolati e più

produttivi: *i raggi delle curve non sarebbero inferiori a 400 metri, e la massima pendenza potrebbe limitarsi al 18 per mille...* Lo scopo cui mira la linea di Benevento-Campobasso è quello di unire quel capoluogo alla rete ferroviaria e di stabilire una ferrovia, di cui possano giovare le popolazioni del Molise; ci sembra invero che tale oggetto sarebbe meglio raggiunto dalla linea Campobasso-Caianello, la quale riavvicinerebbe a Roma di molti chilometri Campobasso e la sua provincia, senza allungare sensibilmente il tragitto per Napoli. Non facciamo su questo proposito alcuna proposta; ma accenniamo una questione che merita di essere accuratamente studiata, prima di prendere una determinazione rispetto alla ferrovia del Molise.

« Or dunque si conceda pure il maggior favore alla linea Campobasso-Benevento, giacchè si vuole così, ma abbiasi presente che l'altra da Campobasso ad Isernia e Caianello, quantunque proposta in terza categoria, è anche indispensabile, non solo perchè fa parte integrante della vagheggiata Apulo-Sannitica, e col suo tronco Isernia-Campobasso concorre a costituire la dorsale appenninica anch'essa in progetto, ma perchè nei tragitti tra il capoluogo di provincia e la capitale, farà risparmiare quasi 100 chilometri. Così impellenti motivi concorrono tutti ad attribuire al tronco Caianello-Isernia siffatta importanza, da non potersi fare a meno di considerarlo come parte di una linea principale; e che perturberebbersi l'esercizio della rete, se esso non venisse costruito e sistemato in conformità dei moduli comuni alla medesima.

« Si dovrà bensì costruirlo colla più severa economia, senza spendere in lavori che non siano di assoluta necessità pel facile tragitto e per la sicurezza, come pure si fece in qualche lodata nostra ferrovia esistente: e fin qui arriviamo a comprendere in che consistano le ferrovie economiche. Ma che non si pensi, di grazia, a volervi adottare una carreggiata più ristretta, che ne pregiudicherebbe per sempre l'avvenire; mentre crediamo, d'altra parte, che questo dovrebbe essere affrettato, non mettendo tempo in mezzo per l'esecuzione, sia del facile tronco Caianello-Isernia, che dell'accennato suo protendimento fino a Campobasso, stando certamente più a cuore di quel capoluogo, che questa linea si affretti e venga compiuta prima di ogni altra. »

E se sapesse che io sto qui predicando perchè quella linea è stata confinata in quarta categoria, mentre egli non si contenta che si trovi in terza! È un fatto che la rettitudine dell'animo dell'onorevole Cerroti non l'ha permesso di scorgere.

« Ond'è che non ci possiamo quietare a vederla

posta in terza categoria, che ne rende problematica od almeno soverchiamente tardiva l'esecuzione; mentre fin d'ora, almeno il tronco Caianello-Isernia che rannoda le due grandi strade consolari del Molise e degli Abruzzi, allacciandole alla grande ferrovia Roma-Napoli, avrebbe dovuto essere compreso nella stessa categoria superiore in cui fu posta la Benevento-Campobasso. »

Io ho finito, e non mi rimane che a ringraziare la Camera della pazienza che ha avuto nell'udirmi con tanta benevolenza. Io ho molta fede nella giustizia della Camera; e son persuaso che chiunque qui prende a patrocinare una causa giusta, per quanto debole è modesta sia la sua parola, finirà sempre per prevalere. Io vedo che questa strada, che prima si riteneva come un parto di un'immaginazione meridionale, è oramai scritta nel disegno di legge e finirà per essere tra le prime messa in atto.

Ho troppa fede nell'alto senno degli italiani e dei loro rappresentanti! (*Bene! Bravo! — Molti deputati gli si avvicinano per felicitarsi*)

PRESIDENTE. Ora per esaurire interamente questo argomento, essendovi un emendamento firmato dall'onorevole Angeloni ed altri, che si riferisce pure alla linea Isernia-Campobasso, e che perciò riguarda lo stesso argomento trattato dall'onorevole Romano, così, se la Camera lo crede, gli darei facoltà di svolgerlo.

L'emendamento è il seguente:

« I sottoscritti propongono che la linea Solmona-Isernia-Campobasso, già compresa nell'articolo 5, venga aggiunta invece all'articolo 3, tabella B. »

Domando se quest'emendamento è appoggiato.

Chi l'appoggia sorga.

(È appoggiato.)

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

ANGELONI. Io dichiaro che sarò brevissimo (*Oh! oh!*) quantunque una parte del discorso dell'onorevole mio amico Melchiorre mi costringa a mostrare la insussistenza di alcuni suoi apprezzamenti intorno alla importanza e alle difficoltà che può incontrare la costruzione di questa linea.

La Camera ha compreso che se egli ha parlato con poca carità fraterna, vi è stato spinto da una ragione lodevole: quella, cioè, di far giungere in questa circostanza la sua voce fino ai suoi elettori. Se così non fosse, non avrebbe atteso oggi di ricordare alla Camera i vantaggi della linea che egli ha esposto, e che io già aveva rilevato in altra occasione, come quelli di una importante diramazione della linea centrale da Sulmona per Castel di Sangro ed Isernia a Campobasso, e dell'altra congiungente da Isernia a Cajanello. Ma non per questo egli, per ac-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

crescere i meriti di questa diramazione, doveva aggravare le difficoltà di una linea, la cui importanza è stata dimostrata da uomini i quali, mi permetta l'onorevole Melchiorre, io credo molto più competenti di lui in tali materie, e pel cui giudizio la Camera deve usare la maggiore deferenza.

Però, non volendo io che la Camera resti sotto quella impressione, quantunque leggiera delle sue parole, io ricorderò brevemente un po' della storia di questa linea di Sulmona-Isernia-Campobasso, senza per nulla fermarmi nelle questioni tecniche.

Fin da quando si discuteva la legge che prese la data del 28 agosto 1870, io e gli onorevoli Nicotera e Spaventa presentammo una proposta per la costruzione di questa linea nei suoi rapporti colla Cajanella-Isernia. Il Bonghi, che era relatore di quel disegno di legge, dichiarò che tale era l'importanza di quella linea, che doveva naturalmente esser deferita al giudizio di quella Commissione che si stabiliva coll'ultimo articolo di quella legge.

E nella sua dotta e splendida relazione soggiungeva che, a suo parere, questa linea costituiva il più breve tragitto da Brindisi al Cenisio. Fu da allora che si formarono dei consorzi fra la provincia di Aquila e la provincia di Molise con diversi comuni, compresi quelli di Sulmona, d'Isernia e di Castel di Sangro: si fecero interrogazioni, e si ricordò in diverse occasioni alla Camera ed al Governo l'importanza di questa linea...

MELCHIORRE. Chiedo di parlare per un fatto personale.

ANGELONI... fino a quando, venuto il primo Ministero di Sinistra, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Zanardelli, ordinò che si studiasse; ed infatti fu studiata dall'egregio ingegnere Coppola da Isernia a Sulmona, perchè gli altri tronchi da Isernia a Cajanella ed a Campobasso erano stati studiati dall'altro egregio ingegnere Fabris. Ed io qui, quantunque non veda nell'Aula l'onorevole mio amico Zanardelli, credo mio debito di dargli un pubblico attestato di riconoscenza, perchè egli fu il primo ministro dei lavori pubblici che ordinandone gli studi sul terreno mostrò vera sollecitudine per questa linea e pei grandi interessi che essa rappresentava.

Venne dappoi il ministro Baccarini, il quale, colla sua solita efficacia nello scolpire i suoi pensieri, diceva di questa linea le seguenti parole nella relazione che premetteva al progetto di legge del 18 maggio 1878:

« Ma qui pure uno sguardo dato alla icnografia della nostra viabilità ferroviaria ci appalesa quanto rimanga di via a percorrerla per avere continua e soddisfacente una tale linea interna. Dalla Porretta

alla Nera, per Firenze e Perugia, noi la troviamo già pronta, e prolungandola da Terni per Rieti sino ad Aquila potremo condurla a Sulmona, avvalendoci d'un tratto già costruito. Da Sulmona virtualmente la linea proseguirebbe per Castel di Sangro, Isernia, Campobasso, Benevento, Avellino, San Severino, Eboli, dove troverebbe il tratto oramai compiuto che per Potenza discende al Jonio. »

Ognuno ha letto ciò che l'onorevole Morana diceva nella relazione del 5 novembre ultimo intorno ai vantaggi militari di questa linea. Non riferirò dunque tutto ciò ch'egli scriveva; solamente per dimostrare alla Camera quanto quella Commissione credeva importante quella linea, e di quanta urgenza ne stimasse la costruzione, io leggerò queste pochissime parole che si trovano in quella relazione a pagina 67:

« Per la Sulmona-Isernia-Campobasso non occorre parlare, avendolo fatto in modo assai esteso. Ci limiteremo a ricordare che trattasi della sola linea della dorsale; ed il nostro bene inteso interesse nazionale ci consiglia di farla scomparire al più presto. »

Dunque la Commissione ben si appose a ritenerla di un grande interesse nazionale, massimamente per la difesa d'Italia, secondo l'opinione oggimai universale degli uomini di guerra. Su di che rammenterò soltanto il giudizio emesso in questa Camera dall'onorevole generale Mezzacapo, quando come ministro della guerra rispose nella tornata del 29 gennaio 1877 allo splendido discorso dell'onorevole Marselli intorno alle principali vie militari d'Italia, tra le quali annoverava anche questa.

Io non starò a soggiungere altro intorno alla importanza di questa linea; giacchè mi premeva di dire queste poche cose acciocchè la Camera non restasse sotto l'impressione delle parole testè pronunziate dall'onorevole Melchiorre contro di essa. Nè ripeterò quello che ha inteso la Camera dal mio amico onorevole Romano, dell'importanza del congiungimento di questa linea colla linea di Campobasso-Lucera, per i grandi risparmi di tragitto tra Roma, il Molise e le Puglie. Solamente aggiungo che, messa questa linea in relazione col piccolo tronco Cajanella-Isernia, abbrevia di circa 90 chilometri la distanza tra l'Italia continentale e la città di Napoli; questa città la quale, o signori, merita pure qualche considerazione sia pei sacrifici fatti per l'unità della patria, sia perchè è la più popolosa città d'Italia, ed una delle più popolate d'Europa. Non mi fermerò su questi sacrifici. Essa non chiede compensi se restitui volenterosa alla gran patria italiana il diadema che da circa sette secoli le cingeva il capo, per mettersi sotto l'usbergo della gloriosa Casa di

Savoia. Dirò di più, fece il suo dovere, anzi il suo stesso interesse.

Ma non per questo dobbiamo avere minor sollecitudine per la prosperità sua e della sua provincia, ricordando che da tanti anni essa desidera e domanda di essere unita così alle provincie delle regioni inferiori, come agli Abruzzi, al Molise ed all'Italia del centro e del settentrione.

Ma, signori, veniamo alla questione della categoria.

La Commissione quando propose questa linea all'articolo 31 la collocò fra altre linee importantissime; di più la Commissione nel suo rapporto riteneva che, ove la classificazione di questa linea si fosse dovuta fare in stretta giustizia, doveva essere la 2ª categoria. Ed io mi permetto di ricordare alla Commissione medesima che quando si trattava della classificazione del tronco Benevento-Avellino, essa a pagina 67 della relazione del 5 novembre ultimo, esprimeva il concetto che se si dovesse procedere secondo i dettami della logica e della giustizia, la linea dorsale, di cui è una parte quella da me difesa, doveva assegnarsi almeno alla seconda categoria.

Gli stessi concetti si esprimono in altre parti di quella relazione, ma non annoierò la Camera, certo che la Commissione non vorrà smentirmi.

Ma perchè dunque il Ministero quando fece la sua ultima e sapiente proposta della generale elevazione di categorie e della classificazione delle linee dell'articolo 31, mediante la quale tolse di mezzo tante difficoltà, non propose che questa linea fosse collocata nella categoria 2ª, ma invece la propose in 3ª? E perchè la Commissione accettò questa proposta mettendosi in così evidente contraddizione con se stessa?

Per quanto si legge in proposito nell'ultima relazione dell'onorevole Grimaldi fu un giusto atto di deferenza all'eminente uomo che aveva il portafoglio dei lavori pubblici prima dell'onorevole Mezzanotte, cioè all'onorevole Baccarini. Egli assegnò le varie linee di quell'articolo alle diverse categorie, non per altro, che per dimostrare le differenze che egli voleva dedurre tra le sue proposte e le modificazioni della Commissione.

Ora la Commissione e il Ministero non hanno notato che, quando l'onorevole Baccarini faceva questa classificazione, tutte le linee avevano una categoria inferiore dell'attuale; quindi se avesse dovuto farla oggi, avrebbe per lo meno messa questa linea nella seconda categoria; mi pare che ciò era logico. L'onorevole Baccarini stesso, se in questa discussione vorrà dare il peso della sua parola, non mi vorrà certo contraddire. E deve osservarsi eziandio, che

quando l'onorevole Baccarini mise questa linea in terza categoria, la terza categoria era in condizioni diverse, vale a dire aveva l'obbligatorietà, che ora col nuovo progetto ministeriale le si è tolta. E la Camera ricorda che io con taluni miei colleghi feci, ma inutilmente, la proposta di estendere nuovamente questa obbligatorietà alla terza categoria.

Cosicchè adesso la terza categoria quanto alla possibilità della costruzione corrisponde precisamente alla quarta antica categoria, e quindi ne consegue, che così questa linea della Solmona-Campobasso, come l'Aulla-Lucca, e la Fiumana d'Atella alla Potenza-Torremare invece di essere elevate di categoria come le altre, sono state pregiudicate e degradate! Io credo che ciò non sia giusto, nè utile.

Nella relazione della Commissione vi si legge altresì che la minoranza di essa riteneva che queste linee, secondo lo stesso intendimento, con cui fu redatto l'articolo 31, dovessero essere poste in prima categoria, e perciò si propose di elevarle. Tutto ciò ci ripeteva anche l'onorevole Marselli, il quale nel suo discorso fatto il 22 maggio, chiamando questa linea da Solmona a Campobasso con felice espressione *sbarra di saldatura*, diceva che il razionale sarebbe stato l'assegnazione della prima categoria, ma che in fine si sarebbe contentato di vederla in seconda, similmente all'Aulla-Lucca.

La Commissione che cosa ci dice? Dice che non aderì alla proposta della minoranza, perchè dubitava che elevandosi qualche linea si potesse dare luogo ad altri cambiamenti sulle altre dell'articolo 31, in guisa che il meccanismo finanziario del nuovo disegno di legge potesse correre il pericolo di sconcertarsi.

Ora l'onorevole Commissione converrà che adesso questa obiezione non varrebbe più, se si volesse ripetere; perchè la Lecco-Colico, la Cuneo-Nizza, la succursale dei Giovi, la Bassano-Primolano, sono già state votate; dunque quelle difficoltà non esistono più per l'Aulla-Lucca, la Solmona-Campobasso e Fiumana d'Atella-Potenza.

Dopo tutto ciò ricordi la Camera che qualche cosa pure si fece nel senso di modificare quelle nove proposte del Ministero, quando in una delle ultime sedute si ottenne di far passare dalla 3ª alla 1ª categoria l'Adria-Chioggia; ed oltre a questo, nella seduta di ieri l'altro mi pare che il Governo promettesse di comprendere in 3ª categoria la nuova linea Ceva-Oneglia.

Dunque vede bene la Commissione che le colonne d'Ercole, come diceva l'onorevole Depretis, sono già varcate. Io ho fiducia in lei, onorevole Depretis;

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

rimuova anche per poco quelle colonne, ella abile nocchiero porterà pure al porto la nave che reca il carico di questo disegno di legge; e, creda a me, farà opera utile e gradita al paese non solo, ma anche a coloro che hanno creduto di attenuare la riconoscenza del paese per le sue ultime proposte, facendo risalire fino a me il merito della loro iniziativa, come nella tornata del 7 corrente ebbe a dire l'onorevole Marcora, che del resto io personalmente ringrazio del benevolo giudizio che diede sugli intendimenti che io volevo esprimere nel discorso a cui egli alludeva.

La differenza di elevazione di categoria di queste tre linee, Solmona-Campobasso, Aulla-Lucca, Finmana d'Atella e Isernia-Caianello, non sarebbe che di 11 o 12 milioni (non voglio qui fare conti precisi per non annoiare la Camera), i quali, divisi per 20 annualità, non sono che poco più di mezzo milione all'anno, vale a dire in rendita consolidata circa 30 mila lire all'anno! Non credo che sia una grande differenza.

E qui io chiamo la Camera a fare questa osservazione. Il ministro, nelle ultime sue proposte, quando faceva il calcolo di ciò che occorreva per raggiungere i 1200 milioni, diceva che mancavano 42 milioni e mezzo; e che questi 42 milioni e mezzo potevano essere forniti dalla differenza del 3,85 per cento su 311 milioni, e dell'11,76 per cento su lire 254,917,000 delle diverse categorie, per ciò che riguardava la differenza di spesa fra lo scartamento comune e lo scartamento ridotto, che si poteva adottare per certe linee. Ora io credo che ci sarebbe una differenza ben più grande la quale potrebbe rappresentare diversi milioni di più.

Infatti, ammesso che la differenza sia di un terzo di spesa fra l'un sistema e l'altro; ed ammettendo che di 5 o 600 milioni, un terzo soltanto serva alle costruzioni con metodi economici, vede bene la Camera che già abbiamo una economia di 50 a 60 milioni, con cui si può far fronte a qualunque aumento per queste linee, e per altre ancora, che meritassero, come questa la considerazione della Camera.

Ma si potrà dire, che questa differenza di categoria per quelle linee non impedirà che sieno costruite; giacchè le provincie interessate non dovrebbero pagare che un solo decimo di più. Questo lo so. Ma come vuole la Camera, che le provincie, esaste come sono, possano erogare queste così gravi somme? Questo mi pare impossibile! Si ricordi che quando io feci la proposta dell'obbligatorietà alla terza categoria, dissi appunto queste ragioni; e sarei veramente lietissimo, se la Camera, il Ministero, e la Commissione potessero trovar modo,

quando si discuterà della formazione dei consorzi, di potere agevolare la costruzione delle linee della terza categoria col concorso efficace e possibile delle provincie.

Io non farò nessuna proposta di modificazioni di cifre, o di tempo; non so se le colonne d'Ercole dell'onorevole presidente del Consiglio sieno i 60 milioni annui, o i 20 anni; ma per verità aumentare di qualche anno questo periodo non mi sembrerebbe inopportuno. Se si trattasse di una legge di cinque o dieci anni, capirei che arrivare a venti è qualche cosa di esagerato, e direi di strano; ma quando si è giunti a 20 anni, il lesinare un anno più o un anno meno mi pare una vera esagerazione.

Queste sono le ragioni principali che mi hanno spinto a domandare alla Camera l'elevazione dalla terza alla seconda categoria della linea Solmona-Isernia-Campobasso, e queste che brevemente ho svolte, sono le considerazioni, che mi fanno credere di non doversi respingere le mie proposte. La Camera giudichi nella sua saviezza, nella quale con fiducia mi affido. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Onorevole Angeloni, col suo discorso naturalmente ella ha esposto anche le considerazioni, che si proponeva di fare relativamente a tre linee della tabella C, sulla discussione delle quali ella era iscritto; cioè della Caianello-Isernia, della Foggia-Manfredonia e della Solmona-Isernia-Campobasso.

ANGELONI. Perfettamente.

PRESIDENTE. Sta bene; è inteso che ella ha svolto tutto. Ora, relativamente a queste linee, spetterebbe di parlare all'onorevole Villani, iscritto sulla Caianello-Isernia.

VILLANI. Credo che sia un equivoco; io non mi sono iscritto per questa linea.

PRESIDENTE. Trovo segnato il suo nome, ma è adunque un equivoco. Poi verrebbe l'onorevole Saladini sulla Solmona-Isernia-Campobasso, e ritengo che sia questo pure un equivoco.

SALADINI. È infatti un equivoco.

PRESIDENTE. Sta bene. Poi ci sarebbe l'onorevole Melchiorre.

MELCHIORRE. Io non era presente quando l'onorevole deputato di Solmona parlava alla Camera colla consueta eloquenza e convinzione; perciò potrei ingannarmi nel precisare i veri termini del fatto personale.

PRESIDENTE. Onorevole Melchiorre, non le ho dato facoltà di parlare per un fatto personale, perchè altrimenti ciò sarebbe stato un privilegio per lei. Ella è iscritto qui per la linea Solmona-Isernia-Campobasso. È iscritto esattamente, o per errore?

MELCHIORRE. No, no: dica bene. (*Si ride*)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

PRESIDENTE. Il fatto personale lo serbi per il tempo in cui verrà la volta di tutti i fatti personali.

MELCHIORRE. Io profitto però di questa fortunata circostanza, alla quale veramente io non pensava in questo momento, e quindi me ne giovo e per propugnare le mie idee intorno a questa linea e per rispondere contemporaneamente per un fatto personale.

Signori, io prevedeva l'opposizione dell'onorevole Angeloni, e prevedendola m'iscriveva per dare le repliche che si convengono a tutte quelle osservazioni, che io credeva che potessero per avventura offendere la linea che io propugnava.

Fortunatamente il momento in cui io avrei dovuto parlare su questo argomento coincide colla domanda fatta all'onorevole presidente per concedermi facoltà di parlare per un fatto personale; quindi, combinando l'uno e l'altro, brevemente parlerò alla Camera.

L'onorevole Angeloni diceva nel discorso, che testè ha pronunciato, che io era spinto a parlare per servire agli interessi dei miei elettori, e che nello stesso tempo io aveva creduto diminuire l'importanza della linea che egli propugnava, cioè la Solmona-Isernia-Campobasso.

Signori, io domando alla Camera: tutti gli oratori che si sono iscritti ed hanno parlato, di quali interessi hanno fatto la difesa? Io finora non ho udito alcuno che abbia parlato solo pel bene dell'Italia. Onde tutti noi ci struggiamo d'amore per l'Italia, ma tutti hanno creduto di combinare il bene generale del nostro diletteissimo paese insieme al bene dei rispettivi luoghi. E noi speriamo di non avere più questa necessità che spesso ci travaglia quando avremo un suffragio più largo e lo scrutinio di lista; ricupereremo allora la nostra piena libertà, e non saremo più accusati di voler difendere esclusivamente gli interessi dei nostri elettori. Ma se questa...

ANGELONI. Domando di parlare per un fatto personale. (*Oh! oh!*)

MELCHIORRE... è censura, domanderei all'onorevole Angeloni: amico mio diletteissimo, voi vedete la festuca nell'occhio mio, e non vedete la trave che è nel vostro.

PRESIDENTE. Onorevole Melchiorre, la prego.

MELCHIORRE. La linea difesa da me ha diminuito l'importanza della linea propugnata dall'onorevole Angeloni? Io credo di no, e ricordo che quando io ho preveduto un'obiezione che naturalmente avrebbe dovuto fare il Ministero e la Commissione così vigile e così attenta, quella cioè di udirmi dire: ma come! quanti valichi volete voi per gli Appennini? Ve ne abbiamo già concesso uno, ed

è precisamente la linea Sulmona-Isernia-Campobasso: e non vi basta? Siete dunque insaziabile? Ed io allora era digiuno, ed ancora non ho alcuna speranza di cibarmi, perchè il Ministero rimane muto, e la Commissione finge di non avere orecchie. Ed ora l'onorevole Angeloni, che è satollo, dice al povero digiuno: statevi contento!

Ma, signori, io non sono un uomo tecnico, non sono un ingegnere: non ostante che abbia religiosamente ascoltati i miei onorevoli colleghi che hanno parlato di tecnicismo, di produttività, e cose simili, io sono sempre stato convinto che *tractant fabrilia fabri*. Ma che ho fatto io? Ho letto alla Camera un giudizio dato da una Commissione di valenti ispettori del genio civile governativo, gli ingegneri Ferrucci, Brizio e Schioppo. Onorevoli colleghi, non volete riconoscere l'autorità tecnica del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e delle Commissioni che si compongono di membri del Consiglio stesso? Se volete riconoscere quest'autorità, dovete convenire che io sono stato tanto modesto (e me ne sono pentito) da aver ricorso all'autorità di tre ingegneri superiori del genio civile governativo senza aver messo avanti alcuna mia idea, per non muovere l'ilarità dei miei colleghi, sapendosi che io professo tutt'altri studi, e non avrei potuto con competenza ed autorità discorrere di progetti tecnici. Ed in questo io credo di non avere imitata la modestia del mio onorevole collega Angeloni. Quindi stia tranquillo l'onorevole Angeloni che, se io ho fatto un paragone, io non ho ragionato da tecnico; ho citato solamente il parere di autorità, ossia il parere di tre ingegneri che appartengono al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Signori, volete concedere la linea Sulmona-Isernia-Campobasso? La volete anche decretare? Voi accrescerete la fortuna meritata dell'onorevole Angeloni; non volete concedere a me la linea Caianello-Isernia-Castel Di Sangro-Ortona a Mare? Io ne sarò addoloratissimo e non mi rimarrà che di appellarmi alla giustizia della Camera. Ma se vorrete concedere l'una e l'altra linea sarete generosi, e non sarò io certo colui che griderà contro la generosità della Camera.

PRESIDENTE. Ora viene un altro emendamento...

ANGELONI. Avevo chiesto di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ho notato la sua domanda unitamente ad altre, che vennero fatte per fatti personali.

Ce ne sono già tre o quattro. Li prego di considerare che con tanti fatti personali non si può andare avanti.

Un altro emendamento è il seguente:

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

« Il sottoscritto domanda che alla tabella *B* vengano aggiunte le linee Avellino-Ponte Santa Venere e Fiumana di Atella-Candela, segnate ai numeri 26 e 27 dell'articolo 5. »

Giovanni Trevisani.

Domando se quest'emendamento è appoggiato.
(È appoggiato.)

Essendo appoggiato do facoltà all'onorevole Trevisani di svolgerlo.

Trovo che l'onorevole Trevisani è pure iscritto per parlare sulle linee della 3ª categoria tabella *C* Candela-Fiumana d'Atella e Ponte Santa Venere-Avellino; quindi potrà in quest'occasione esporre anche le sue considerazioni su queste due linee nella 3ª categoria.

TREVISANI GIOVANNI. Onorevoli colleghi, è con molta trepidanza che prendo a parlare in un'ora in cui la Camera è già stanca sotto il peso di così lungo e quotidiano lavoro. Comincio quindi dall'implorare la sua benevolenza e dal pregarla di concedermi pochi istanti d'attenzione.

Nella discussione generale del disegno di legge in esame, io rinunciai alla concessami facoltà di parlare, perchè fui preso dal vivo desiderio di non frapporre il benchè minimo indugio alla discussione d'una legge di così grande e vitale importanza. Mi riservai allora di parlare nella discussione degli articoli, ed ora che m'è stata riconcessa la facoltà di parlare, non farò punto questioni, come io aveva in animo di fare, nè di andamenti, nè di tracciati, ma mi restringerò a far poche osservazioni intorno a quella parte della proposta di legge che stabilisce la categoria, entro cui è stata compresa la linea unica, ch'è stata assegnata alla provincia del Principato Ulteriore, cioè quella che dalla città di Avellino va nel territorio della Basilicata, nel comune di Atella, e poi volgendo a sinistra raggiunge il territorio della Capitanata nel comune di Candela. Ho voluto ciò premettere perchè si vegga come io non sono colpevole d'intemperanza, e che se ho preso la parola e sono venuto ad invocare la giustizia della Camera, sono stato spinto dalla più dura necessità, dal più imperioso bisogno di difendere gl'interessi non ben considerati di una provincia per quanto infelice altrettanto benemerita.

Ho voluto ciò dire, anche perchè non mi si faccia l'imputazione che veramente con molta benevolenza mi fu già fatta da alcuni egregi colleghi, cioè di non voler io la legge per aver voluto alcuni emendamenti, mentre la mia intenzione è precisamente quella di voler la legge, sebbene modificata in alcune parti che io reputo necessarie, come la Camera ne ha già dato l'esempio nei giorni andati. Io mi auguro che i miei colleghi diano al mio emendamento

quel voto favorevole, che io certamente darò alla legge che si discute.

Innanzitutto io mi compiaccio e sono lieto di essere fra coloro che hanno applaudito al nobile, generoso e patriottico pensiero del Governo di voler arricchita l'Italia di una completa rete di ferrovie, la quale mentre valga a destare l'attività dell'industria e del commercio, ad aumentare gli scambi, a produrre il credito e per conseguenza la ricchezza e la prosperità nazionale, sia molto utile per tutelare la sicurezza all'interno e la difesa all'estero.

Che se l'Italia per virtù di popoli e magnanimità di principi acquistò la sua indipendenza e poté costituirsi ad unità, certamente la facilità della difesa ed il suo precoce ordinamento interno sono dovuti a due grandi prodigi del secolo moderno, alla scoperta del vapore e dell'elettrico.

Lungi di essere contradditore alla legge, io desidero che sia al più presto possibile votata ed anche più urgentemente messa in esecuzione. Imperocchè essendo l'Italia confinata fra nazioni la cui viabilità è grandemente progredita, fa mestieri che essa si metta al più presto, se non al disopra, almeno allo stesso loro livello.

Infatti è una verità indiscutibile che se la ricchezza e la potenza di una nazione sono in ragione diretta dei loro fattori, sono pure in ragione inversa dei fattori di ricchezza e di potenza esistenti presso le altre nazioni e specialmente nelle vicine.

E questa verità, la quale è fuori di dubbio quando si paragonino le nazioni fra loro, è anche più evidente allorchando si mettano in confronto le provincie di una stessa nazione. Se una provincia si trovasse circoscritta in mezzo ad altre, le quali fossero molto innanzi in fatto di ferrovie, mentre essa ne restasse priva, noi vedremmo il brutto spettacolo che mentre in quelle provincie si vedrebbe la locomotiva camminare, apportatrice di civiltà e di benessere, nelle altre si vedrebbero semplicemente le orride e terribili figure della desolazione e della miseria.

Quindi mi sembra essere molto degno d'elogio il principio da cui è mosso l'attuale disegno di legge allorchando ha stabilito la giustizia distributiva, vale a dire che si dovessero le strade ferrate costruire specialmente in quelle provincie che ne hanno singolarmente difetto, di doversi costruire in quelle regioni in cui, come diceva poeticamente l'onorevole Baccarini, le eco attendono di ripetere il fischio della locomotiva.

Ora, a far conoscere quale sia lo stato della provincia, per la quale oggi mi onoro di parlarvi, io non farò altro che leggere poche parole, le quali

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

stanno scritte nella relazione dell'onorevole Morana:

« Quando prendete a riflettere che esistono ancora terre dove, non solo la ferrovia è un'aspirazione, ma le strade rotabili sono ancora di là da venire; quando considerate che i prodotti agricoli per presentarsi, solo, sul mercato di una provincia limitrofa hanno bisogno di lunghe e disastrose percorrenze a dorso di mulo; quando ispezionate i fiumi a guada, le acclività o le declività a superare, e porrete mente alla insicurezza che circonda il viandante per lunghe ed eterne ore di viaggio sotto un sole cocente o le intemperie dell'inverno, non potrete non convenire che la parte maggiore del prezzo, dalla merce ricavato, resta assorbito dalle spese d'avvicinamento al sito di consumazione. »

È questo precisamente lo stato in cui trovasi la provincia del Principato Ulteriore, ed è questa la ragione per la quale io invoco dalla giustizia del Parlamento di fare in modo che effettivamente si faccia per la provincia di Avellino ciò che si è fatto per le altre provincie consorelle. Io vi domando: questi principii sono stati applicati alle provincie del Principato Ulteriore? Qual è la condizione in cui si trova questa infelice provincia? Qual è la condizione che le è stata fatta dal nuovo disegno di legge?

Signori, io vi prego di continuarmi la vostra benevola attenzione, perciocchè io sono costretto di parlarvi in nome di ciò che è più sacro al mondo, cioè, la sventura. Sì, la provincia di Avellino è una delle provincie più sventurate d'Italia; nè essa è stata l'ultima a fare sacrifici sull'altare della libertà e della patria. Io non parlerò del 1820, in cui la provincia di Avellino fu la prima a dare il segnale della libertà, in cui la provincia di Avellino fu la prima a dare la riscossa dopo quella cappa di piombo che si era messa all'Europa col trattato del 1815. Io non dirò come de questi rivolgimenti, a cui fece eco la sempre generosa e nobile Torino, ne venissero sacrifici, e carceri, ed esili e altre persecuzioni che si ebbero i più distinti patrioti di quel tempo. Io non parlerò di ciò che avvenne nel 1848 quando la città di Avellino cacciò fuori gli odiati gendarmi. Non parlerò del 1860, allorquando un popolo enorme battè e sconfisse in pieno giorno un reggimento fornito di armi di precisione, composto di svizzeri, di bavaresi e di altra lurca gente di Alemagna. Io non parlerò di queste cose; perchè si dirà che Avellino ha fatto il proprio dovere; ma io domando dalla giustizia del Parlamento che questa provincia venga trattata come tutte le altre provincie d'Italia e che non le venga tolto anche ciò che le veniva

dato per concessione della benefica natura. Infatti, a tutti è noto come la provincia di Avellino era ricca del traffico che si faceva tra la antica metropoli del regno e le provincie delle Puglie, le quali erano obbligate a far passare le loro merci per la provincia di Avellino. D'onde la ricchezza, la prosperità e quel benessere che suole avvenire quando vi è un ricco traffico, e specialmente quello ordinario.

E quando la prima volta si pensò a fare una strada, che congiungesse la capitale con le Puglie, si penso alla provincia di Avellino, come quella che ne dava il cammino naturale. E difatti alla indolenza del Governo supplì la prima volta l'attività di un'intraprendente, quale era il Melisurgo. A tutti è noto, e ne ha fatto menzione ancora la Commissione, come nel 1855 fu data la concessione ad Emanuele Melisurgo. Questo ardito intraprenditore era privo di mezzi. Ebbe la concessione; e per trovare il danaro ricorse a una società anonima. Fu tale la premura fra tutti i cittadini per avere questa strada, ed era tale la fiducia che questo intraprenditore destava in tutti, che le azioni vennero tutte acquistate; ma allora incominciò il sospetto nel Governo. Si temeva che sarebbe stata cosa pericolosa la creazione di una società, la quale avrebbe potuto disporre di larghi mezzi e di uomini; onde si fece tutto il possibile per attraversare questa intrapresa. Si cominciò dapprima a pubblicare un rescritto, col quale veniva annullato un rescritto precedente, il quale diceva che il Governo avrebbe prestata la sua vigilanza per garantire gli azionisti. Col rescritto posteriore si disse che il Governo non garantiva nulla; d'onde lo spavento degli azionisti e la sospensione dei pagamenti.

Ma non per questo Emanuele Melisurgo si rimase dalla sua intrapresa; perciocchè egli cominciò i suoi lavori, e già aveva costruito circa venti chilometri da Napoli a Marigliano, quando il Governo, non avendo potuto attraversarlo col rescritto, incominciò ad operare, ed intraprese un'altra strada, la quale era parallela a quella che si costruiva dal Melisurgo. Ciò spaventò tutti gli azionisti, ed il Melisurgo dovette sospendere i lavori, e morì di crepacuore.

Ecco la prima storia che io non ho veduto narrata nè dall'onorevole Morana, nè dall'onorevole Grimaldi, il quale ha pur fatto conoscere come di ogni strada vi era una storia, e come la tradizione non dovesse in certo modo essere abbandonata, perchè non si fanno così facilmente abbandonare ai popoli le loro speranze.

Ma si doveva fare la strada delle Puglie; ed il Governo incominciò la strada, che si rimase a San

Severino. Nel 1861, l'ultimo decreto che venne emesso dal luogotenente principe di Carignano, fu la continuazione della strada da San Severino ad Avellino. Ma corsero allora delle voci esagerate, secondo le quali la strada avrebbe dovuto costare non so quanti milioni; si portò l'esagerazione al non *plus ultra*. Nello stesso tempo si diceva che bisognava fare la strada per le Puglie, e si pensò alla famosa linea di Conza; ma questa arrivata a mezzo venne arrestata. Fu creata allora la provincia di Benevento, e si pensò di costruire la strada per Benevento. La provincia di Avellino non fece alcuna opposizione; si compiacque anzi della creazione della provincia di Benevento; ma mandò una Commissione a Torino, composta di gentiluomini, che vi andarono a loro spese, per pregare il Governo che non venisse negletta ancora la provincia di Avellino; ed il ministro dei lavori pubblici di allora, l'onorevole Menabrea, persuase i deputati che si sarebbe fatta la strada di Benevento, ma non si sarebbe abbandonato Avellino, onde questa deputazione essendo ritornata in provincia bandì ai quattro venti che anche quella strada si sarebbe fatta.

Ma questa strada, decretata dal luogotenente Carignano nel 1861, non è stata consegnata la prima volta che 18 anni dopo, cioè al 1° aprile 1879, perchè sebbene composta di non più che venti chilometri, se ne esagerò la spesa facendosi credere che questa fosse gigantesca. Per contrario si esagerarono in meno le spese necessarie per la strada per toccare la provincia di Benevento; e per darne una prova dirò una sola cosa. Si disse che le spese per i trafori che si dovevano fare dal comune di San Severino fino ad Avellino, sarebbero state ingenti: chi disse venti, chi disse quaranta milioni di spesa. Si disse d'altra parte che il gran traforo sotto Ariano cioè la galleria della Cristina sarebbe costato non più di sei milioni; ma in seguito è stato dimostrato che tutti i lavori della strada di 32 chilometri San Severino-Avellino, vale a dire i 22 che toccano la provincia di Avellino e gli altri dieci che toccano il Principato Citeriore, non che tutte le opere di nove gallerie e quattro grandi viadotti, non sono costate che nove milioni.

Questa è una dimostrazione che ci ha dato altra volta l'onorevole presidente del Consiglio.

La costruzione fatta dai Borboni al livello della strada designata dal Melisurgo produsse un altro gravissimo danno, cioè quello di essersi fatta la strada in luogo più basso di quello, in cui era segnata la linea del Melisurgo, onde si è avuta la necessità di fare una linea molto più costosa e molto più lunga.

Dopo tutta questa storia, quando già la provincia

di Avellino ha veduto deluse le sue speranze, ora che si è presentato il disegno di legge che si sta discutendo, vi si progettano le nuove strade; ma quali sono esse mai? la linea di Avellino-Benevento, e l'altra di Avellino-Atella-Candela.

Non parlerò più della linea di Benevento, perchè già la Camera ieri ha emesso il suo voto; avrei voluto dire semplicemente come questa linea non doveva rimanere nè in quarta, nè in terza categoria, ma sibbene avrebbe dovuto passare in prima, e la ragione di tutto ciò è esposta dallo stesso onorevole relatore. Ma siccome poc'anzi l'onorevole Angeloni ha letto il brano che riflette quest'argomento, io mi dispenso dal rileggerlo alla Camera. Questa linea di Benevento-Avellino è quella di fatti che congiungo le due grandi linee, delle quali l'una cammina sulla riva dell'Adriatico e l'altra cammina su quella del Mediterraneo, vale a dire le due linee Benevento-Foggia-Brindisi, e la Napoli-Eboli-Reggio. Se mai non vi fosse questa congiunzione, le due grandi linee longitudinali ora da me accennate resterebbero parallele, e quindi prive del precipuo e maggiore dei vantaggi, cioè, che il commercio dell'Adriatico sia unito a quello del Mediterraneo, e questa unione non può diversamente ottenersi, che colla costruzione della linea summenzionata.

L'altra linea che io sostengo, o signori, è d'importanza grandissima, tutta nazionale, e lo diceva lo stesso onorevole relatore, perchè è la continuazione delle linee longitudinali interne, ed è nello stesso tempo l'unica linea che veramente interessa alla provincia di Avellino.

La linea Benevento-Avellino non interessa molto le provincie, non passa che per 5 mandamenti, con una popolazione di circa 60 o 70,000 abitanti, ma la provincia di Avellino che si compone di una popolazione di 383,000 abitanti, resterebbe per la maggior parte del suo territorio priva affatto di strada.

A questo si deve pensare e provvedere, o signori, ed io dico che se costruendosi la linea da Benevento-Avellino non si costruisse l'altra linea, per quella provincia, ripeto, di grandissima vitale importanza, quale è quella che congiunge Avellino ad Atella, averrebbe che lungi dal gioirne nel veder costruita la linea Benevento-Avellino, la maggior parte della popolazione della provincia, che resterebbe priva di strade, maledirebbe il momento, in cui si è inventata la ferrovia. L'importanza della strada, che deve congiungere Avellino ad Atella, non c'è chi non la vegga, e basta che si getti lo sguardo sulla carta geografica d'Italia fatta eseguire dal Ministero.

Voci. Abbrevi! abbrevi!

TREVISANI GIOVANNI. Sarò breve.

Signori, si è parlato nella relazione della importanza della linea longitudinale interna. Si è detto così nella relazione scritta, come da tutti gli oratori, e specialmente dall'egregio relatore nella Camera, che la strada che da Foggia conduce a Brindisi, come l'altra di Napoli-Salerno-Eboli-Reggio, non sono le longitudinali interne, e che bisogna aggiungere a queste una longitudinale, che partendo dai due estremi delle Puglie e delle Calabrie lungo l'Appennino, giungesse nella valle del Po, di dove, come da un centro, si aprirebbero i valichi alpini.

Il Governo e la Commissione hanno poi ritenuto che l'unica longitudinale interna sarebbe la Campobasso-Benevento, appunto perchè giunta a Benevento si congiungerebbe ad Avellino.

Ora questo solo accenno basterà per dimostrare come è di una grande evidenza la necessità del prolungamento di questa strada. E difatti la Commissione allorchè dice che è longitudinale interna solo perchè giunge fino ad Avellino, non intende certo di farla arrestare ad Avellino, ma di condurla più innanzi, cioè fino ad Atella, da cui sarebbe poi prolungata ad Altamura e Gioia, dove incontrerebbe la Taranto-Bari. Per tal modo avrebbe attraversato parte a parte tutta la penisola.

Le parole della Commissione, signori, che sono di una grande autorità, sono queste:

« Comprendiamo che topograficamente parlando la linea dorsale dovrebbe, partendo dalla Benevento-Ariano, muovere verso Contursi per le valli dell'Ufita e del Sele, ma non potendo per ora ottenere per ragioni di costo e per la mancanza assoluta di ogni progetto, cotesta linea, sembra che la linea Benevento-Avellino possa farne in qualche guisa le veci.

« Non bisogna infatti dimenticare che, per mezzo della linea da noi migliorata di categoria, le esigenze di una concentrazione al coperto da qualunque offesa nemica potrebbero essere soddisfatte da Avellino in su: e quando si riflette che questa linea, il di cui prolungamento verso Ponte Santa Venere si svolge per le valli del Sabato, del Calore e dell'Ofanto, potrebbe facilmente comunicare con la linea Eboli-Potenza passando con facilità nella valle del Sele, ben si scorge che la sostituzione di questa alla dorsale vera, non solo è ragionevole, ma è anche conveniente a fronte delle nostre condizioni finanziarie. »

A vedere, o signori, l'importanza di questa linea non solamente basta uno sguardo sulla carta, ma è importante di conoscere le distanze che passano tra tutti i punti di queste linee. E primieramente giova osservare, come tutte le linee longitudinali interne, o che vogliate aver riguardo a quelle che vengono

verso la nostra capitale, ovvero all'altra che verrebbe da Campobasso a congiungersi a Benevento, tutte queste linee giungono a Caserta, dimodochè senza prendere per obiettivo Roma, ovvero gli altri punti superiori d'Italia, noi potremo prendere a tale scopo la città di Caserta. Ebbene, noi potremo vedere primieramente le distanze per andare a Taranto. Queste distanze sono le seguenti: Da Caserta fino a Taranto sono 370 chilometri 700 metri, composti nel seguente modo. Caserta-Avellino 86, Avellino-Ponte Santa Venere 81, Ponte Santa Venere-Gioia 142 e Gioia-Taranto 71, che fanno 370.700. Ora quale sarebbe la lunghezza della linea da Caserta a Benevento e Taranto? Questa linea è doppia; cioè quella che potrebbe condurre per Foggia-Bari a Taranto che chiameremo la linea di mare e l'altra che chiameremo di terra, vale a dire quella Foggia-Fiumana d'Atella. Ora le distanze sono ancora più grandi; perciocchè andando per la via di terra s'incontrerebbe la distanza di 416 chilometri e 800 metri; andando per quella di mare si incontrerebbe la distanza di 401 chilometri. Le distanze sono composte così: per via di mare: Caserta-Benevento 72, Benevento-Foggia 102, Foggia-Bari 122, Bari-Gioia 54, Gioia-Taranto 71; totale 401.

Prendendosi poi la linea interna avremo: Caserta-Foggia 164, Foggia-Candela 39, Candela-Ponte Santa Venere 10 e 200 metri, Ponte Santa Venere-Gioia 142 e 600 metri, Gioia-Taranto 61, totale chilometri 416 e 800 metri. E se per poco si volesse prendere anche l'altra linea, vale a dire da Caserta-Benevento-Atella per andare nella provincia di Basilicata, cioè precisamente a Baragiano, le distanze sono anche molto più forti, perchè si avrebbero da Caserta ad Atella 170 chilometri composti così: Caserta-Avellino 86, Avellino-Fiumana di Atella 81, totale chilometri 167; mentrèchè dall'altra parte avremo Caserta-Foggia 164, Foggia-Candela 39, Candela-Ponte Santa Venere 10 e 200 metri, Ponte Santa Venere-Atella 16, cioè chilometri 229 e 200 metri, vale a dire avremo la distanza maggiore di 62 chilometri e 200 metri.

Dunque, signori, dopo che si è fatta la dimostrazione matematica, diciamo così, della minore distanza che s'incontra per andare da Caserta a Taranto, cioè per riunire l'Italia superiore alla estremità delle Puglie, dopo di aver dimostrato anche senz'altre cifre matematiche ma semplicemente collo sguardo sulla carta che questa è una linea perfettamente interna e lontana dagli attacchi di mare, io non so comprendere come questa linea, ritenuta ancora dalla Commissione come una vera longitudinale interna, si voglia mettere in terza categoria,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

cioè prima in quinta, poi in quarta, poscia in terza dopo l'ultima modificazione al progetto, fatta dal presidente del Consiglio.

Ed io, signori, mi sarei ancora contentato che questa linea fosse rimasta in terza categoria, come ancora credo di essere stato molto docile allorchando io mi sono contentato che la linea Benevento-Avellino rimanesse in seconda categoria. E la ragione, per la quale io non mi potrei contentare della terza categoria, è perchè si è tolta quella obbligatorietà che è rimasta per la seconda categoria.

E come mai potete credere, o signori, che le provincie vicine vogliano consentire al consorzio? È vero che questa strada sarebbe d'interesse nazionale, che aiuta pure il commercio delle provincie vicine, ma non cesserebbe di essere una strada, che per rispetto al commercio interessa più specialmente Avellino. Ora le provincie che tengono mille sbocchi al loro commercio, poco si curerebbero di questa strada, ed invitate non consentirebbero al consorzio. Se chiamerete la provincia di Benevento, si negherà; se chiamerete la provincia di Salerno, si negherà pure; ed allora la provincia di Avellino, abbandonata a sè stessa, non potrà fare il consorzio soltanto co' suoi comuni, trattandosi di strada di così grande spesa qual è quella di 32 milioni e mezzo. Perciò non potrebbe contribuire per i 3/10. E vi contribuirebbe pure, ripeto, se mai vi fosse il consorzio obbligatorio; ma, cessato questo, è evidente che il dire che sarà fatta questa strada così importante è non solo una vera ironia, ma si offende, o signori, quella tale giustizia distributiva da cui è mossa sempre la Commissione e che le fa tanto onore.

La provincia di Avellino, come ho dimostrato, non avrebbe altra strada seria che questa; ella resterebbe chiusa e circoscritta in mezzo ad altre provincie arricchite di strade, e per conseguenza invece di avere un beneficio dalla nuova legge ne avrebbe un danno immenso. E questa linea, signori, la quale conduce alla Basilicata, passa nientemeno che per 70 centri di popolazione. Ed io, dal progetto stesso dell'architetto Gargiulo, stato pubblicato in un opuscolo dall'onorevole deputato Del Zio, ho trovato, signori, che questi centri di popolazione si compongono nientemeno di 263,286 abitanti; dai quali sottratti 74,132 che stanno nella provincia di Basilicata noi avremo che il resto, vale a dire 189,154 a quanto ascendono le altre popolazioni della provincia di Avellino, sarebbero perfettamente chiuse e circoscritte in mezzo ad altre provincie. I prodotti di questa provincia si compongono di frutta, di cereali, di animali, di legnami ed anche di

minerali, quali sarebbero il ferro, il rame, oltre le miniere di zolfo, quelle di scisto e di lignite; ebbene, signori, questi prodotti non potrebbero certamente fare concorrenza a quelli delle altre provincie.

Dopo di avere così dimostrata la giustizia che assiste questa infelice provincia, vorrete voi condannarla all'isolamento? vorrete voi metterla al bando e separarla dal consorzio di tutte le altre provincie sorelle? Vorrete voi circoscriverla con una catena di ferro, peggiore di quella che hanno portata i suoi patrioti per l'amore della libertà della patria? Evocherete voi dagli avelli le ombre di questi grandi patrioti, e direte loro, che non basta avere portata la catena, non essere sufficiente di vedere lo squallore, la miseria delle loro famiglie, ma che essi debbono ancor vedere la distruzione e la miseria della loro terra natale? No, signori rappresentanti d'Italia, voi non farete, non potrete mai commettere un atto, che sarebbe una grande ingiustizia.

PRESIDENTE. Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Villani sulla linea Ponte Santa Venere-Avellino.

VILLANI. Io aveva domandato di parlare su questa linea quando non aveva ancora veduto l'emendamento dell'onorevole Trevisani. Ora che egli ha svolto il suo emendamento, è inutile che io aggiunga altro.

PRESIDENTE. Ora viene l'emendamento dell'onorevole Buonomo. Ne do lettura:

« Il sottoscritto fa le seguenti proposte:

« 1° La linea Velletri-Terracina (vedi tabella C n° 20) sia continuata pel tenimento di Fondi sino a congiungersi con l'altro tronco Sparanise-Carinola-Sessa-Gaeta;

« 2° Acciocchè con la intera linea Napoli-Sparanise-Carinola-Sessa-Gaeta-Terracina per Roma si abbia il maggiore ravvicinamento possibile e la migliore agevolezza di corso tra Napoli e Roma, si dia facoltà al Governo di far congiungere, ove ne sia il caso, la nuova costruzione alla esistente linea Roma-Ceprano-Napoli nella stazione di Velletri od in altra prossimiora;

« 3° La intera linea così progettata da Sparanise-Gaeta-Terracina sarà compresa nella tabella B. »

Domando se questo emendamento sia appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Buonomo ha facoltà di svolgerlo.

BUONOMO. Entro anch'io nel pelago di questa discussione. Non so se ne uscirò salvo, come salva non ne è uscita gran parte degli oratori che mi hanno preceduto, e se dovrò essere colpito da una sentenza contraria del Ministero, della Commissione e della Ca-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

mera, parlerò con tale convincimento e con tale evidenza di ragioni, che se il Ministero vorrà prestarmi un poco di orecchio, derogherà questa volta dalla rigida immobilità, con cui vuole stare nei termini di questo disegno di legge.

Vi sono nella terza categoria due linee segnate coi numeri 19 e 21. Queste due linee hanno il punto di partenza dalla linea romana Napoli-Ceprano-Roma. Da Velletri si vuole distaccare una nuova costruzione, condurla sino a Terracina ed ivi fermarla. Da un altro punto, cioè da Sparanise vicino a Napoli, si vuole distaccare un altro tronco, spingerlo sino a Gaeta, e quivi fermarlo. È ovvio per gli onorevoli deputati il riconoscere la distanza che passa tra Gaeta e Terracina. Il Ministero adunque e la Commissione vogliono costruire due tronchi partendo da due poli opposti, l'uno da Napoli, l'altro da Roma, e spingersi nella provincia di Caserta sino a Gaeta, spingersi da Velletri sino a Terracina e fermarvi in guisa che chi arriva da un punto possa, si direbbe, parlare quasi a chi arriva dal punto opposto. Infatti la lunghezza della ferrovia intermedia da costruirsi non sarebbe che di 29 chilometri. Ora dico in primo luogo che il Ministero e la Commissione hanno fatto opera savia ed indispensabile quando hanno pensato di far percorrere le ferrovie fino a quei punti che ho testè nominato, poichè sarebbe impossibile che la capitale Roma non dovesse avere l'allacciamento ferroviario delle estreme parti della sua stessa provincia. Dunque vedendo che la capitale non ha tutti i suoi raggi di ferrovia nella sua medesima provincia, chi guardi alla parte di Terracina si persuaderà che quest'opera era indispensabile.

Dalla parte di Napoli osservo che in quelle vicinanze non ci sono di località importanti che le fortezze di Capua e di Gaeta che avevano bisogno di essere congiunte per possibili movimenti strategici. Io non mi intendo di questioni militari, ma ciò è quanto rilevo dalla relazione fatta da chi di cose militari si intende, dall'onorevole Morana.

Era dunque necessario che a ciò si fosse pensato, poichè se si fosse fatto altrimenti, avrei detto che si sarebbe sognato, invece di vegliare, nel presentare questo disegno di legge.

Inoltre è facile ricordare quanti disastri siano avvenuti in quella contrada di Gaeta per rivolgimenti politici (di cui noi ora felicemente godiamo gli effetti) sino al punto di essersi fatti sloggiare militarmente gli abitanti di un intero paese in sole 11 ore, compresi i malati e i bambini, ecc. È facile ricordare le cattive condizioni di un'intera regione, della quale dovremo in breve intrattenere la Camera per far sentire una eco di dolore in conseguenza della decadenza della marina mercantile. Ebbene,

quando a tutti questi disastri che hanno colpito quella regione voi aggiungete il fatto di privarla di una linea ferroviaria, voi disperdereste fino le ultime tracce del commercio dei suoi prodotti, che una volta faceva su larga scala con Roma. Ora una concorrenza dai punti più lontani è venuta ad interdire quello che era commercio spontaneo e secolare suo. Ad ogni modo, lasciamo le considerazioni locali, non vale la pena che la Camera si occupi oggi di ciò.

Dico dunque che quelle due linee sono necessarie, sono utilissime, ed io non fo che accettarle.

Io mi sollevo, o signori, da queste considerazioni locali, quantunque tanto affetto io porti a quei luoghi che mi hanno veduto nascere.

Ricordo però alla Camera come ci sia stata una aspirazione per lungo tempo che ha avuto un'eco favorevole dentro quest'Aula, cioè l'aspirazione di un congiungimento più celere, più diretto tra Napoli e Roma; ed appunto questo congiungimento più celere, più diretto, più intimo si è voluto sempre colla linea Napoli-Gaeta-Roma. Un ordine del giorno fu applaudito, fu consentito ed approvato dalla Camera, quando nel 1873 fu promosso; cioè che approvando il concetto di una ferrovia più diretta, più celere tra Napoli-Gaeta-Roma, si studiasse un progetto pratico.

Si ricorderà la Camera che in altri momenti non è mai mancato qualcheduno che abbia patrocinato questa linea, e la Camera lo ha sempre ascoltato con deferenza. Io dirò che molte volte i ministri hanno dovuto sentire discutere di siffatta linea sempre vagheggiandola ed applaudendola.

Ora, o signori, è un fatto singolarissimo che studi tecnici, condotti avanti più o meno bene, hanno portato quest'ambita, desideratissima linea Napoli-Gaeta-Roma, per quale tracciato? per quella stessa via, per cui adesso Ministero e Commissione hanno cominciato a lavorare. Vuol dire, si è fatto il seguente progetto, Roma-Velletri-Terracina-Gaeta-Sparanise-Napoli. In altri termini, se quei 29 chilometri, che si lasciano interrotti tra Terracina e Gaeta si venissero a colmare, noi avremmo adempiuto il voto tante volte manifestato, il voto di fare una ferrovia di congiunzione più celere fra Napoli, Gaeta e Roma.

Se questo è dunque il concetto, io domando quale abbia potuto essere il motivo di spingere a fare due tronchi che si rompono così bruscamente, quando si teneva in mano il gran problema bello e vicino a risolversi con quel tale completamento di una ferrovia Gaeta-Terracina.

Io dunque dirò che, se accetto come cosa utilissima e indispensabile l'uno e l'altro tronco però se li

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

lasciate come li avete concepiti, ascoltatevi, onorevoli ministri, voi troverete tutte le più gravi imperfezioni nell'opera che farete; e incontrerete tali e tante difficoltà, che l'opera vi resterà non fatta, per quanto voi l'abbiate potuta desiderare. Io dunque vi dirò quali siano i grandi difetti, quali siano gli errori se voi vi arresterete ai due tronchi conceduti. E cominciamo proprio dalle origini. Voi affidate e l'uno e l'altro tronco alle provincie, perchè essi sono stati oggi, per grazia, collocati in terza categoria. Vuol dire dunque che le provincie debbono esse, con attività propria, promuovere l'opera.

Io non voglio parlare della provincia di Roma, perchè confesso che non sono troppo familiare nè col bilancio del Consiglio provinciale di Roma, nè cogli umori degli onorevoli consiglieri di questa provincia. Permettete però che io dica qualche parola sopra la mia provincia di Terra di Lavoro. Ascoltate che cosa vi avverrà: la provincia non avrà grandissima ragione di rendersi zelante per questa via, perchè in primo luogo io so che la provincia di Terra di Lavoro facendo i suoi sforzi potrà arrivare ad un buon spendere; ma certo non avrà tesori da spendere con animo leggero.

Aggiungete a questo, o signori, che la provincia di Terra di Lavoro, nella maggior parte del suo territorio è già percorsa dalla presente linea Napoli-Ceprano-Roma. Per conseguenza se qui si è parlato ieri di possibili conflitti e di possibili gelosie tra provincia e provincia, peggio sarebbe se questi conflitti dovessero accadere tra le parti d'una stessa provincia. Imperciocchè una seconda linea di congiungimento, cioè la linea Sparanise-Gaeta, potrà far intravedere che il servizio che oggi si fa sulla intera linea romana possa avere un non so che di rallentamento, e questo sarà con poca soddisfazione di coloro che oggi hanno il godimento della ferrovia. Per conseguenza quella provincia, per quanto rappresentata sempre da egregi consiglieri, non avrà molto desiderio di spingere avanti un tronco separato come è quello di Sparanise-Gaeta.

Ma c'è poi un'altra ragione, ed è che la Terra di Lavoro dovrà concorrere più o meno obbligatoriamente per altre vie, come quelle di Avezzano e Campobasso.

E credete voi che una sola provincia voglia con tanta facilità concorrere volentieri per una seconda e per una terza ferrovia? Sicchè quando voi avrete dato questo tronco, voi comincerete ad avere, non dico una vera difficoltà, ma certo una mancanza di zelo. E le ferrovie che non si attirano lo zelo di coloro ai quali voi le accordate di prima origine, sono ferrovie che faranno aspettare lungamente prima che ad esse si ponga mano e ci si pensi sul serio.

Considerate un'altra cosa. Quando queste provincie verranno innanzi al Governo a chiedere il concorso che esso deve dare, credete voi, o signori, che il Governo, il quale tiene così alto campo per la prima e per la seconda sua categoria, sia tanto aperto da spendere quei pochi milioni che rimarranno dopo? Dimanierachè l'idea della provincia rappresenta per lo stato nostro un ostacolo alla costruzione di questa linea, e la provincia stessa troverà un ostacolo quando s'avvicinerà al Governo, qualora essa ponesse il massimo zelo per iniziare tale linea.

Ma se questa ragione vi par poco accennerò alla poca serietà del progetto per la poco facile esecuzione sua, imperocchè voi onorevole ministro, non avete considerato una cosa serissima. Il concetto invero di una ferrovia Napoli-Gaeta-Roma interessava non solo la provincia di Terra di Lavoro, e la provincia di Roma, ma interessava altamente la provincia di Napoli, la quale ve ne ha mostrato in tutti i modi il desiderio ed il bisogno.

Voi ricorderete come il municipio di Napoli, non ostante le sue angustie finanziarie, abbia gridato: voglio la ferrovia, e concorrerò per essa; ricorderete il Consiglio provinciale di Napoli, e se l'avete dimenticato, vi risuona ancora la sua voce all'orecchio in questi giorni che vi ha portato i suoi voti, dicendo: vogliamo la ferrovia, vogliamo concorrere alla ferrovia Napoli-Gaeta-Roma.

La Camera di commercio ed ogni altra corporazione di Napoli, che si interessa ai veri bisogni napoletani, vi hanno gridato di volere il più breve cammino per Napoli-Gaeta-Roma. Ora quando voi mi fate il tronco Sparanise-Gaeta, voi non fate altro che un tronco esclusivamente nella provincia di Terra di Lavoro, voi venite a disinteressare perfettamente la provincia di Napoli. Nel caso presente avete voi il diritto di staccare gli interessi dei fattori della via? Che cosa deve dirsi, quando a fare questa via, si mette fuori chi deve concorrere potentemente alla costruzione di essa, che è la provincia di Napoli? Ecco la conseguenza di un concetto incompiuto delle linee che si vogliono costruire; ecco i nuovi difetti che verranno alle vostre linee monche. Mancato il concetto di una linea intera, i due tronchi li avete concepiti come d'interesse locale. Che ne avverrà? Nella costruzione che voi ne farete, nel tracciato che studierete e che approverete, voi logicamente non potrete non tener conto dei bisogni locali.

Voi non vi preoccuperete dei bisogni generali, e non ve ne dovrete occupare; sareste illogici. Ed occupandovi esclusivamente dei bisogni locali, è necessario che questi tracciati si vadano dividendo per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

di qua e per di là, al fine di dare un po' di vantaggio a piccoli paesetti, a questo territorio e a quell'altro, in una parola perchè si salvino le piccole accidentalità dei bisogni locali. E che cosa ne avverrà da questo? Che quando un giorno vorrete poi il compimento a cui non avete pensato oggi, il cui concetto oggi vi è mancato, questa linea si troverà incompiuta, inadeguata, questa linea non corrisponderà più a quello che realmente dovrebbe essere, di maniera che, mentre ora fate il guaio d'oggi, voi impedite il bene di domani. Ecco il frutto che ricaverete dal vostro sistema. Nè crediate, o signori, che questo sia un parto della mia fantasia: io me ne appello agli onorevoli rappresentanti di qualche parte della provincia romana. Solo perchè nel mio ordine del giorno volli raddrizzare un po' più il percorso di questa via, voi sapete che qualche onorevole rappresentante è già disposto a portarvi contro la sua parola a vantaggio dei piccoli paesi dei quali è rappresentante. Ed io dirò: è logico il pensiero dell'onorevole a cui alludo, è logico solo perchè voi ci avete dato quest'argomento fra le mani; ma supponete per poco che voi aveste detto: intendiamo di fare l'altra linea Napoli-Gaeta-Roma, allora il patriottismo di cui ha dato splendide prove l'onorevole deputato a cui accenno, l'avrebbe spinto a dire con me: si sacrificino i piccoli interessi, purchè sia salvo l'idea del grande interesse della patria. Siete voi che per mancanza di un concetto, che avreste dovuto applicare in questa legge, date luogo alla piccolezza degli interessi locali.

Difficile a farsi, malamente costrutta verrà questa linea per le influenze locali, a cui dovrà obbedire; dunque a vantaggio di chi la fate, o signori? Delle popolazioni? Ma badate; è così meschinamente soddisfatto il bisogno delle popolazioni, in mezzo alle quali spingete la ferrovia che esse stesse domani vi grideranno: non ci basta, siamo assetate pressochè come prima.

Terracina avrà la sua ferrovia, per andare dove? Per avvicinarsi a Roma; ma voi avete dimenticato, signori, che Terracina confina con una parte della Terra di Lavoro verso di Napoli? Tra Terracina, Fondi e Gaeta, quale omogeneità d'interessi vi esiste? Ebbene dunque, quando Terracina avrà avuto la sua ferrovia, dirà: vado a Roma più prestamente; gran vantaggio senza dubbio, ma non posso andare per quella via in cui ho le mie consuetudini, verso la parte meridionale, perchè la linea dovrà fare questo cammino, salire a sinistra, e arrivata a Velletri comincerà il cammino indietro e correrà verso Sparanise e verso Napoli. È un assurdo, o signori.

Così pure quando avrete fatto la Sparanise-Gaeta, che cosa avrete fatto voi? Avrete messa più

facile comunicazione tra Gaeta e il suo centro Napoli; avrete fatto questo, avrete voluto inchiodare Gaeta nel centro che non è più suo, chè il nostro centro ora è Roma, e quando Gaeta vorrà avvicinarsi al suo legittimo centro, che è Roma, allora dovrà prima andare verso Napoli poi ritornare sul lungo cammino e venire a Roma, di maniera che questa ferrovia non vi avvicinerà ai veri interessi che voi intendete di avvicinare. Metteteci il congiungimento in mezzo, e spariranno tutti gli inconvenienti a cui alludo. Ma naturalmente è questione di danaro, si dirà, è questione di bilancio. Badiamo, signori, sapete voi i due tronchi Sparanise-Gaeta e Velletri-Terracina che cosa rappresentano? Rappresentano 66 chilometri l'un tronco e 66 l'altro. Così sta il progetto dinanzi al Ministero. Ebbene ai due 66 non ne mancano che 29, vedete che proporzione, appena 1/5. Considerate dunque che avrete avuta quasi tutta la grossa spesa per l'intera linea, e quando sarete arrivati a spendere l'ultimo centesimo, l'ultimo quinto della spesa, vi fermerete per avere una linea incompleta, che non risponde a nessun serio ufficio. Io domando se questo è un calcolo nell'interesse della finanza. Dunque non è la spesa che impedisca la costruzione dei 29 chilometri di congiungimento. Ma, signori, non è solo la spesa di costruzione, che pur si riduce ai minimi termini; ma è l'esercizio dei 2 tronchi? Ve l'annuncio: l'esercizio dei 2 tronchi sarà tutto a carico dello Stato. Voi non ne ricaverete tanto da accendere i lumi nelle corse notturne! E gli onorevoli rappresentanti della provincia di Roma lo diranno meglio di me. La ferrovia che da Velletri vada a Terracina, credete voi che incontri tali e tanti mezzi da alimentare il proprio esercizio? Ma che cosa c'è di vero? Quale è il prodotto che si possa scambiare a diritta e a sinistra su questa via? Ecco un esercizio che graverà tutto sullo Stato. Prendete Napoli-Gaeta. Là sì, ci sono dei prodotti, ma certamente non in quantità da potere alimentare una ferrovia pei soli bisogni del commercio locale.

Vi farò un'altra considerazione, signori; e prenderò l'esempio di Gaeta che più da vicino conosco. Quel centro per cui passa la ferrovia possiede tanti prodotti quanti una regione degna di aver la ferrovia ne possa possedere.

E badate che questi sono prodotti che partono da quel punto per mandarsi altrove, per mandarsi o verso Roma o verso Napoli. Sicchè il vapore che parte da Gaeta io sono sicuro che più o meno porta quel che può portare un vapore da un sito circoscritto. Ma quando il vapore va verso Gaeta, assicuratevi che per lo più andrà vuoto. Perchè quei paesi cui io accenno sono così doviziosi e

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

forniti essi stessi di quanto fa bisogno per la vita loro, che da Napoli non aspettano proprio nulla. Diamo e non riceviamo. Sicchè il vapore ci arriva vuoto, può ripartirne pieno. In altri termini voi potete avere un commercio centripeto discreto, un commercio centrifugo nullo e a spese vostre.

Ma signori, quando io vi dico: « è una strada che difficilmente si effettuerà, » l'approveremo noi per andare a dire alle nostre popolazioni « vi abbiamo burlato? » Perchè le popolazioni hanno squisito il buon senso che più facilmente noi veniamo a metter da parte in certi momenti vivendo in questa atmosfera conturbata da questo continuo agitarsi che facciamo in quest'Aula. Io dico dunque: quelle popolazioni indovinano molto prima di noi che andiamo soddisfatti di dire: si è approvata una ferrovia per la vostra contrada; quelle popolazioni diranno: grazie delle vostre parole.

DI SAN DONATO. Ed hanno ragione.

BUONOMO. Ma non è solo la difficoltà d'averla. Quando avrete avuto quei due tronchi, saranno falsati nel concetto, ed avrete speso non pertanto quasi tutta la somma che si richiederebbe per la linea intera. Quando finalmente li avrete avuti questi due tronchi, avrete una spesa di esercizio tutta a carico dello Stato. Che cosa ci vuole, signori, perchè questi inconvenienti scompaiano tutti? Ci vuole il congiungimento di 29 chilometri di ferrovia, perchè in tal modo avrete abbreviato il cammino tra Napoli e Roma. Ma che dico Napoli e Roma? Tutto il mezzogiorno; imperocchè cominciando colla strada che già è approvata in prima categoria, coll'Eboli-Reggio, voi venite a Napoli; attaccate al vostro carro tutti i prodotti di quelle provincie e li trascinate per Gaeta verso Roma; li conducete nell'alta Italia e facendo il ritorno in simile maniera, avrete salvato la spesa di costruzione pressochè identica. Non sono che 5 milioni o poco più, e avrete salvato tutte le spese dell'esercizio. Io credo dunque che sarebbe grave errore, se quei due tronchi rimanessero, errore massimo se di quei due tronchi ne suspendeste qualcuno; errore fatale se li faceste come sono stati concepiti e posti nella legge completamente. Ma quando li avrete completati quei due tronchi, io dico, in quale categoria la considererete questa linea, ch'io ora chiamerò intera, Napoli-Gaeta-Roma? Credete voi che sia poi una linea d'interesse locale? Ma sempre quando si è parlato di questa linea si è detto: è lo Stato che la farà; è una linea di prim'ordine. Ebbene, signori, io non ho avuto l'animo di venire ad implorare dalla Camera che questa linea passasse alla prima categoria. E ve ne dirò la ragione: non perchè mi sia mancata la fiducia di appellarmi al giu-

dizio della Camera su quegli studi che Ministero e Commissione hanno consacrati nel loro disegno di legge; la vera ragione si fu un sentimento profondo ed onesto che mi ha assistito.

Io ho detto: in ogni caso tra Napoli e Roma una ferrovia c'è; dunque allora sarebbe una seconda ferrovia che porta quest'impronta; ma via! Facciamo che le provincie interessate vi concorrano esse, perchè ne saranno molto sollevate: quindi non sia di prima categoria. Ma potrete poi negarle il carattere di seconda categoria? O non la fate questa linea, o facendola non può essere di meno che di seconda categoria.

Ma io fo una considerazione, onorevoli ministri. Quando, per caso, che non posso più ammettere, voi mi negaste per parte vostra (e me ne appellerei sempre alla Camera) il congiungimento anche dei due tronchi, avreste sempre l'obbligo di passarli alla seconda categoria anche se li volete conservare soli, per una ragione sola e semplice; ma, se sono parte di un tutto, se è vero che quei due tronchi non sono che il riavvicinamento, a cui non manca che una sezione intermedia, se si facesse l'opposto non sarebbe che, direi, una bella ipocrisia per versare sulle provincie quel peso che loro non ispetta. Questi due tronchi sono la parte di un tutto, e parte sostanziale. Io dunque vi invito ad accettare il tutto col completamento che ho accennato. In ogni caso, anche i due tronchi, per l'intrinseca natura loro fittizia, nol potete negare, che ci avete potuto dare finora, quei due tronchi sono di seconda categoria, perchè parte integrante di una linea avente una importanza grandissima.

Signori, ma le vogliamo fare davvero queste linee? Dirò al Ministero: li avete già fatti quei due tronchi, non vi resta da fare che un piccolo passo; ma se pure non li aveste fatti, io vi griderei: fateli.

Credete forse che in ciò io sia guidato dai piccoli interessi del mio collegio? Quest'argomento si è troppo ripetuto, ma è molto facile il vedere che mi rovo in una sfera molto superiore ai piccoli interessi locali. È un'alta ragione politica quella che vi impone di completare al più presto questa intera linea. Mi rivolgo con fiducia ai tanti onorevoli che sono da quella parte (*Accennando a destra*) della Camera. Guardate, signori, che gran massa di deputati meridionali siamo aggruppati in questo punto; guardateci in viso, e date a questo fatto l'interpretazione che, uomini savi come siete, dovete dare. Cercate la causa che ci spinge a stare stretti da questa parte. Credete voi che sia qualche cosa d'anormale, d'eventuale? Non è possibile dare a questo fatto un'interpretazione a noi contraria. I fatti storici non si calunniano, s'interpretano. Voi vi trovate in-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

nanzi ad una rappresentanza composta d'uomini ben diversi, tra noi, di mente, ben differenti di carattere. Abbiamo tutta la varietà di colori che un cielo ardente può gettare sopra i più bei prati. Siamo individualmente ben diversi, ma siamo uniti da un sentimento che ci venne dallo stare a contatto di quelle popolazioni. I vostri studi statistici hanno dovuto dimostrarvi, signori, che quelle regioni naturalmente più ricche di tante altre parti d'Italia, sono realmente più povere, più meschine. Non dovete quindi meravigliarvi se venendo qui non ci vedete contenti dello stato nostro; non come poverelli, molto meno per dire a voi che invidiamo qualche cosa; ma è impossibile che sulla nostra fronte non si porti impresso il carattere che ci viene dalle condizioni della vita in cui ci troviamo.

Ma riflettete, o signori, ad un'altra cosa. Non c'è volta che si parli in questa Camera che non si dica per antonomasia, con marcata distinzione, *l'immaginativa meridionale, la fantasia meridionale*; e ciò perchè ci si risparmiano, da voi cortesi, altre parole che non siano civili e benevole per noi. Ma se di ciò volete un significato, io vi dirò che voi credete esservi qualche cosa di diverso fra voi e i meridionali. Ma credete voi che non sia eguale al vostro il cielo meridionale? Ma Dio buono! quale distanza credete che corra tra il cielo di Napoli, di Roma, di Firenze, e il vostro? No, non v'è gran distanza. Ma pure gli studi storici sono là che ci dicono questa grande verità: che c'è qualche cosa tra voi e noi che deve attribuirsi alle lunghe tradizioni, alle lunghe abitudini, e alla solitudine in cui da tutto il mondo e specialmente da voi fu lasciata quella meridionale regione.

Quale meraviglia adunque se ora che ci siamo riavvicinati, abbiamo abitudini e un certo modo di giudicare e di ragionare e di sentire che non è sempre uniforme? Ed ora io vi domando: qual è l'opera patriottica, l'opera politica che da noi si richiede?

Fondiamoci, o signori, fate che il mezzogiorno possa versarsi tutto in mezzo a voi, e voi possiate versarvi il più celeremente possibile verso il mezzogiorno; fate che venga il giorno in cui non si faccia più distinzione tra meridionali e settentrionali. Questa è l'opera santa a cui noi ci dobbiamo dedicare; questa è la meta cui devono mirare gli uomini politici che hanno in mano il timone dello Stato.

So che qualche volta si è pensato che il mezzogiorno abbia abitudini differenti da quelle di altre parti d'Italia. Questo mezzogiorno, se troppo facilmente lo tirassimo verso Roma, verso il centro del Governo, prenderà una tal quale preponderanza la

quale potrà schiacciare, potrà far male a chichessia.

Voci a destra. No! no!

BUONOMO. Non dite no, no. Chi parla v'interpreta onestamente; vi conosco; sento e palpito con voi per l'unità d'Italia. Questo lo so, è un pensiero che qui non alligna, ma che pure in un momento ha occupato la mente di qualche nostro uomo di Stato, o uomo politico. Tutto questo, o signori, deve finire. È un'opera eminentemente prudente che questo finisca. Nè una legge d'unificazione basta; questa ci avvia, ci abitua a qualche cosa di comune, ma non basta; bisogna che la vita pratica, la vita quotidiana divenga qualche cosa di simile, d'identico, qualche cosa di comune, bisogna che ci fondiamo meglio insieme come siamo fusi nell'unità politica ed amministrativa. Sotto questo rapporto, permettete che lo dica uno di Napoli, come siamo fusi di cuore invariabilmente, tenacissimamente, facciamo che ci sia la fusione reale tra una popolazione e l'altra d'Italia. E ciò non si otterrà meglio che col riavvicinare sempre più Napoli alle altre parti d'Italia; fate la via più celere, chè questo ci giova politicamente.

Metto da parte che quando avete avuto manifestati tanti voti dalla provincia di Napoli e da quelle parti, mi pare che sia fare opera imprudente il non ascoltarli e non esaudirli in questi loro desiderii così giusti e così equi.

Ma, o signori, io so le obiezioni che ci si muovono. C'è una grande obiezione, ed è questa: come volete (si dice) che tra due punti, Napoli e Roma, quando già ci esiste una linea, se ne faccia una seconda? Ecco il grande argomento. Due linee parallele si offendono.

DI SAN DONATO. Sono 60 chilometri di meno.

BUONOMO. E perchè queste due linee parallele sono più o meno a carico dello Stato; perchè anche le Romane, o per garanzia di sussidio o per riscatto, sono opera dello Stato, e lo Stato non può fare un'opera a danno della propria economia. E io so, o signori, che il più grave ostacolo, la più grave obiezione alla seconda linea è appunto questo famoso parallelismo delle due linee. Ma è singolare, o signori... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

BUONOMO... la fortuna che alcune volte una parola o alcune frasi incontrano. Queste parole *una seconda linea parallela tra Napoli e Roma* hanno avuto la funesta fortuna loro. Ma è vera? è sostanziale? è seria questa obiezione? Non c'è nulla di vero, permettete che io dica. Ma è possibile che solo in questo caso mi si parli di parallelismo? Badate, o signori; non è già per far confronto: nulla

mi duole più che quando sento fare un confronto tra chi ha avuto di più e chi ha avuto di meno in Italia. Tutto questo è verità. Ad ogni modo, a titolo di esempio del concetto che qui si vorrebbe fare così tristamente prevalere, questo concetto non è venuto mai fuori quando si è trattato di fare opere savissime di costruzioni ferroviarie. Guardiamo tra Roma e Firenze. Benedetta Firenze! Sono sempre prontissimo, non per cuore, per calcolo politico, a votare in suo favore. Il presidente non mi richiamerà all'ordine se solamente ricorderò che ho inteso troppo parlare, in questi giorni, di commiserazione e di cuore che ci spinge a votare una indennità per Firenze.

Non è permesso a noi parlare di cuore, specialmente quando si tratta di spendere il danaro che non è nostro. Noi voteremo per Firenze, perchè una parte di questa tela di unità politica ed economica, che è tutta Italia, una parte di questa tela, dico, la vediamo lacerata e abbiamo l'obbligo di concorrere, abbiamo l'obbligo di riparare.

Passo ad altro. Dico dunque: quando tra Firenze e Roma vi sono tre linee che camminano più o meno parallele: quando col presente progetto di legge io vedo che si moltiplicano tanto le vie tra un punto e l'altro d'Italia, io dico che noi avremo sempre parallelismo nelle linee. Ora sarà un tronco più lungo, ora sarà più corto, ma avremo sempre delle linee che camminano parallele. Ma che vuole dire che tra Napoli e Roma ci siano due linee parallele? Possiamo maravigliarcene noi, ancora un po' nuovi alla vita pubblica; ma se guardiamo quello che si fa negli altri paesi, vedremo che delle linee parallele se ne costruiscono dappertutto. Sicchè questo sul parallelismo, come concetto astratto, è un concetto che non ha luogo che presso di noi, e per la sola Roma-Gaeta-Napoli. Ma vediamo nella pratica.

Come la linea tra Napoli-Gaeta e Roma va ad effettuarsi col congiungimento che io vi propongo, voi avete che per questa linea non si abbandona del tutto la presente linea romana. Mi basti dire questo, che della presente linea romana, la quale non è in tutto che di 260 chilometri, se ne percorrerebbero 59 da Napoli a Sparanise e 41 da Velletri a Roma. Dunque 100 chilometri sono ancora a beneficio della presente linea romana. Ci rimane quell'intermedio; vi manca l'esercizio di 160 chilometri. Ecco tutto. Ma aggiungete che presentemente la vecchia linea romana esistente non ha quei vantaggi che di qui a poco voi andate a procurarle, gettandovi sopra lo sbocco di altre nuove linee. Di maniera che questa linea verrebbe per se stessa a migliorare colle nuove condizioni che le fate, e così

potrà supplire quella parte d'introiti che voi le sottraete colla linea nuova. Vi dirò di più; se è vero che colla linea nuova sono messe in condizioni migliori le comunicazioni con tutte le Calabrie e colla Sicilia, e che per conseguenza quella linea nuova dovesse essere alimentata molto più favorevolmente, vuol dire che quei 100 chilometri della vecchia linea vengono essi stessi a godere di tutto il vantaggio di questo aumento progressivo di traffico, sicchè vedete quali condizioni vengono sostenute ammettendo ancora la presente linea.

Aggiungete a questo il vantaggio che se ne ricava dall'aumento della tassa di ricchezza mobile ed altri che per la nuova linea necessariamente voi farete. E vi potrei soggiungere che per tutte quelle linee dove invece di spendere 150 o 200 mila lire all'incirca per chilometro voi ne dovete spendere 300 e più, voi non fate il calcolo della spesa che va a carico dello Stato senza relativo futuro compenso; e perchè dunque questo calcolo economico dello Stato vorrete fare proprio a proposito della strada Napoli-Gaeta-Roma, quando tante ragioni vi spingono a fare diversamente?

Ma poichè l'onorevole presidente del Consiglio non è presente, e per conseguenza non può emettere il suo giudizio su questa linea, io mi farò a leggere un brano della sua relazione sulle costruzioni relative a questa linea.

Ecco come parla della linea intera Napoli-Gaeta-Roma; non si tratta del tracciato, questo interessa poco. « È indubitato che quando si costruisse questa ferrovia, la Napoli-Gaeta-Roma, diminuirebbero i prodotti dell'attuale linea Roma-Ceprano-Napoli di tutto il traffico diretto per queste due città, ed anche del movimento di transito per Caserta, fra Roma e le stazioni delle ferrovie meridionali, e viceversa. Secondo i dati (qui comincia il calcolo) la cifra si andrebbe aumentando sia per il naturale incremento del traffico, sia per il maggiore movimento che vi affluirebbe (parla delle 15,000 lire al chilometro sulla vecchia ferrovia, l'esistente), sia per il naturale suo aumento, quando fossero costruiti gli altri tronchi a cui io ho accennato.

« Se si riflette che con questa linea, con un breve tronco dal borgo alla città di Gaeta, si allaccierebbe alla rete ferroviaria del regno quella importante fortezza, si scorge potersi facilmente presumere che i benefici di questa più diretta comunicazione fra Roma e Napoli verranno a superare il danno finanziario prodotto dalla creazione di una nuova linea concorrente. »

Cita l'ordine del giorno della Camera, e dice in seguito: « Siccome per il riscatto delle ferrovie romane lo Stato è diventato proprietario dell'attuale

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

ferrovia Roma-Napoli, siccome il movimento che questa verrebbe a perdere sarebbe aumentato sulla linea diretta, potrebbe essere conveniente che lo Stato assumesse la costruzione di quest'ultima linea. »

Adunque l'onorevole Depretis egli stesso vi diceva, egli stesso vi proponeva la costruzione di questa linea, egli stesso credeva che questa linea potesse essere fatta senza timore di quel danno che da taluni si prevedeva per la concorrenza delle due linee, sicchè l'obbiezione che sembrava cosa gravissima, per le ragioni dette, per quel tale sviluppo, come mi fanno notare gli onorevoli colleghi che mi circondano, per quel tale sviluppo maggiore che appunto viene dagli sbocchi diversi, Cajanello-Campobasso, Avezzano-Roccasecca, ecc., perde il suo valore; e la linea da me propugnata viene a produrre un vantaggio, certo, indubitabilmente maggiore, il quale grandemente compensa il danno presumibile sulla linea esistente. Un'ultima considerazione. Forse nell'esercizio dell'una e dell'altra linea, o almeno in una di esse non sarà tanto il bisogno di quei frequenti treni di cui avete bisogno adesso, basta che sopprimiate un solo treno da una parte dove sia meno necessario e manteniate un discreto, proporzionato numero di treni per un'altra parte, ogni squilibrio finanziario sarà scomparso.

Vi dirò un'ultima cosa: ricordatevi che Napoli e Roma non possono essere disgiunte, e voi non avete che una sola linea: se questa vi si rompe un giorno per qualunque accidentalità, avrete interrotto il passaggio fra Napoli e Roma; ed allora avrete le conseguenze del mancato provvedimento.

Un'ultima cosa dirò ed è questa: il Ministero ha concepito la sua legge, a quella ha assegnato i confini del possibile, e non può più ascoltare le ragioni di nessuno, ed è tanto vero che in così lunga discussione dove frequentemente i più distinti cultori delle scienze militari hanno parlato delle ferrovie dal punto di vista strategico, il ministro della guerra ha creduto che non fosse per lui necessario di rimanere ad ascoltare i nostri ragionamenti.

TENANI. È vero!

BUONOMO. Si è parlato dell'onere che la costruzione delle ferrovie avrebbe portato al bilancio dello Stato, e il ministro delle finanze non ha creduto sempre necessario di ascoltare i nostri discorsi.

TENANI. È verissimo!

BUONOMO. Sono venute tante questioni tecniche ora per un verso, ora per un altro e mi pare che i ministri abbiano detto: abbiamo chiuso gli orecchi, come in una famosa isola incantata, parlate pure come volete, quando avrete finito di ragionare, fateci un segno, che noi allora vi risponderemo: le

nostre colonne d'Ercole sono inamovibili, noi non possiamo più accettare variazione alcuna, perchè la economia di questa legge sarebbe sconvolta.

Onorevoli ministri, in una legge la quale nientemeno vi stabilisce i termini di tante ferrovie di tutta Italia, non ammettete voi che ciascuna ferrovia abbia la sua grave considerazione? Ma chi ha dato mai il diritto ad un uomo qualunque di credersi infallibile?

« Io vi ho dato delle ferrovie e con tale condizione, oltre di cui per 20 anni non mi domandate altro: » che questo significa, se diamo credenza alle parole che il ministro scrive nella sua legge.

Che se poi volessimo dire: Facciamo per ora la legge, e poi col tempo l'andremo accomodando, mi ribellerei, perchè non sto qui per discutere oziosamente, ma per fere opera seria, come tutti noi ci proponiamo di fare. Di maniera che questa legge, la quale dovrebbe regolarizzare il sistema ferroviario d'Italia; questa legge non sarà altro che una illusione, perchè non se ne faranno molte, e quando giorno per giorno verremo a proporre qualche cosa di rettificazione, allora ci sentiremo dire: osta la legge che il Parlamento nella sua saviezza ha fatta. Dunque è oggi che dobbiamo fare questo estremo sforzo, ciascuno per quella parte che può conoscere perchè si raddrizzi qualche cosa che è difettosa.

Io per la mia parte vi dico: fate questa linea, fatta intera. Dove verrebbe alterata l'economia della legge? Si dice: abbiamo stabilita la spesa di 1 miliardo e tanti milioni in 20 anni. Ma, onorevoli ministri, credete voi che sia seria una parola, quando si rendesse invariabile, nel modo come si annuncia? È sperabile che le spese per le ferrovie che voi avete consacrate con questa legge, sieno identiche, precise, secondo che le avete votate in preventivo?

PRESIDENTE. Onorevole Buonomo, io la pregherei di considerare che siamo alla trentaduesima seduta della discussione intorno a questa legge, ed il suo ragionamento rientra nella discussione generale.

BUONOMO. Ho finito. Voi non potrete dire che sia invariabile perchè, se non altro, voi avrete le variazioni dei prezzi che le ferrovie vi daranno. Per conseguenza, perchè non potreste dire: mettiamo anche questo tronco che costa tanto poco, e che allontana tante difficoltà e porta tanti vantaggi? Anche questo tronco entri nei famosi 20 anni, e chi sederà su questi banchi, se non avrà finito tutto, potrà continuare l'opera con un concetto vero e non con un concetto dimezzato, come quello dei due tronchi che vedo proposti. Io non fo dunque che affidare, voglio dirlo per l'ultima volta, al Ministero, alla Commissione, ma l'affido certamente alla Ca-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

mera: fate voi giustizia della causa che mi sono onorato di sostenere. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ora viene l'emendamento dell'onorevole San Donato, il quale verte sull'argomento stesso del quale ha parlato l'onorevole Buonomo. Ne do lettura:

« Dai sottoscritti si propone che invece dei due tronchi di ferrovia Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, n° 20 a n° 22 dell'articolo 5, sia costruita l'intera linea Napoli-Gaeta-Terracina-Roma. »

San Donato, Fusco, Della Rocca, Ungaro, Castellano, Englen, Capo, Sambiasi, Carrelli, Nicotera, Ciliberti.

Ossia l'onorevole San Donato si contenta che la linea rimanga in terza categoria mentre l'onorevole Buonomo la vuole in seconda.

DI SAN DONATO. (*Segni di attenzione*) Signori! L'onorevole Buonomo ha quasi esaurito il mio compito. Solamente, onorevoli colleghi, non mi rimane che registrare davanti al Parlamento una novella delusione. La vita politica è una vita di dolori e di disinganni (io ne devo sapere qualche cosa) ma le disillusioni parlamentari, in 19 anni di vita di deputato, confesso francamente che sorpassano ogni immaginazione.

Quando io intesi a parlare di questo grandioso progetto di ferrovie, in cui non rimangono che pochi comunelli d'Italia, il cui territorio non sia toccato dalla ferrovia, io contavo che un voto unanime della Camera del 1871, sull'ordine del giorno Bresciamorra, si fosse tenuto presente dal Ministero. Ricordavo pure che nel 30 settembre 1877 l'onorevole Zanardelli, ministro allora dei lavori pubblici, istituiva una Commissione la quale dovesse proporre i sussidi da darsi a 53 ferrovie, tra le quali al numero 38 era particolarmente raccomandata la linea Roma-Gaeta-Napoli, il cui progetto era stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sin da febbraio 1873.

Voce a sinistra. Sparanise.

DI SAN DONATO. No; il tronco Sparanise è giunto dopo. Da quella seconda proposta io nutro fiducia di vedere alla fine compresa la linea Roma-Gaeta-Napoli nel piano generale del riordinamento ferroviario. E questa mia fiducia si avvalorava dal programma esposto dalla egregia Commissione parlamentare, nel quale si dichiarava che ferrovie devono farsi in quei siti che ne difettano; ove il movimento della popolazione è grande; ove il commercio si sviluppa. La importanza del circondario di Gaeta, quella di Terracina, e quella ancora di oltre a dodici grossi comuni che fruirebbero del vantaggio di questa linea, vi è stato circostanziatamente esposto dal deputato Buonomo.

La Commissione però, a mezzo dell'egregio suo relatore, il carissimo Grimaldi, ha perfettamente fatto il contrario di quanto acconciamente era detto nella sua relazione; anzi, essa vi ha creato un tronco di ferrovia da Sparanise a Gaeta dove si ferma senza continuità; un altro tronco di ferrovia da Terracina a Velletri; io veramente non so quali grandi centri di popolazione potessero questi due tronchi staccati interessare. Quello che so di certo si è che, oltre l'importanza della linea Napoli-Gaeta-Roma, essa rappresenta 192 chilometri, quando la linea di Ceprano ne conta 253. Lascio a voi considerare, se in un momento in cui tutte le città d'Italia cercano di avvicinarsi a Roma, quale impressione debba produrre in noi l'allontanarcene sempre. E che ce ne allontaniamo sempre ve lo prova il servizio e le condizioni delle ferrovie romane di cui abbiamo spesso l'occasione di notarle nelle nostre venute alla Camera; questo servizio vi mostra come di giorno in giorno le pretese ore 6 50 di percorrenza fra Roma e Napoli, diventano 7 1/2 e qualche volta 8.

Ma lasciamo in disparte questo servizio ferroviario. Oltre le sue condizioni da me notate, la linea attuale come sta non può rimanere certo: essa è destinata a passare in seconda categoria.

L'onorevole Grimaldi, il cui ingegno ammirato, mi permetterà di dirgli, che non ha dato neanche una occhiata alla carta geografica per quanto riguarda la linea da noi reclamata. Se egli l'avesse osservata ci insegnerebbe, che se ci sono paesi importanti nella provincia di Terra di Lavoro, è Gaeta col suo circondario, nel quale troviamo i ricchissimi mandamenti di Carinola e quello di Sessa, di cui è deputato l'onorevole Morelli. (Vede che io mi ricordo di Sessa.)

PRESIDENTE. Ne ha già parlato ieri l'onorevole Morelli. (*Si ride*)

DI SAN DONATO. Avrebbe fatto benissimo l'onorevole Grimaldi a vedere che quelle popolazioni sono in numero di più che 130 mila abitanti oltre quelli che s'incontrano da Terracina in su, meritevolissimi di essere suffragati da una ferrovia.

L'onorevole deputato Buonomo che, come dissi, ha perfettamente trattato la questione con quella lucidità ed ingegno che è tutta sua, non mi lasciò nulla da aggiungere. Egli parlò di tutto con competenza che nasce da profondo studio dell'argomento. Però l'onorevole deputato Buonomo, per quanto abbia appoggiato la ferrovia Napoli-Gaeta-Terracina-Roma, è stato sempre il rappresentante di Gaeta. Egli pur raccomandando la linea diretta da Napoli a Roma, si acconcia che rimangano i due tronchi proposti, i quali per me non hanno grande scopo, e

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

la cui spesa potrebbe essere invertita, senza danno di Gaeta e Terracina, anzi con vantaggio di queste città, a linea più importante. Ma l'onorevole Buonomo quando ha detto che la nostra proposta poteva in certo modo dal Ministero riguardarsi come perturbatrice dell'economia della legge, ha dimenticato dire: fate l'addizione di quello che spendete per questi due tronchi Sparanise-Gaeta e Terracina-Velletri, aggiungete a questo tutto ciò che i Consigli provinciali e comunali hanno offerto per ottenere la linea intera, metteteci ancora i 93 chilometri della via Appia che il Consiglio provinciale di Roma ha concesso per questo tracciato, e voi troverete, o signori, che, fatta con esattezza l'addizione, la spesa sarebbe di molto minore...

BUONOMO. È verissimo.

DI SAN DONATO... sarebbe economica, ragionata, e non altererebbe punto l'economia della legge. Ma a che dilungarmi? Io, o signori, ho detto quello che pensavo della cosa, e colla mia solita franchezza dirò pure che non ho nessuna fede che noi otterremo questa desiderata ferrovia. Vi sono dei destini, o signori, che non si cambiano; e Napoli disgraziatamente, ne ha uno terribile; è molto trascurata nel regno d'Italia in tutto e per tutto. Oggi noi siamo chiamati a dare, e domani voteremo, 50 milioni per nuovi compensi a Firenze; ne demmo a Torino quando ne andammo via, ne demmo a Firenze quando ne partimmo e, cosa incredibile, daremo 50 milioni a Roma perchè siamo venuti a farla capitale d'Italia! In quanto al grande spostamento patito da Napoli, per bocca nostra non abbiamo mai domandati compensi, non ne abbiamo mai permessa la discussione. (*Bene!*)

Ma, signori, lasciate però che io vi dica che le mistificazioni debbono finire. Esse sono durate troppo per non stancarci. Se io con la storia alla mano dei fatti intervenuti volessi entrare in questo spinoso argomento mancherei alla carità di patria; però permettete che io ve ne citi uno solo, che ho ricordato oggi. Quando mai mi occupai di questi dettagli? Eppure l'amore del vero mi fa scendere a questo, che sembra quasi un pettegolezzo: lo voglio dire alla Camera, perchè, per quanto ci siano dei miei colleghi vecchi, ce ne sono pure dei nuovi, anzi dei nuovissimi, i quali ignorano certi fatti. Per esempio, nella convenzione conclusa tra il Governo e la società delle ferrovie meridionali, nel 21 agosto 1862, approvata con legge dal Parlamento, all'articolo 11 si legge questo: « La società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento, nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napoletane,

per quanto i termini fissati nel compimento delle medesime saranno per consentirlo. Compiuta la rete delle strade contemplate nell'atto di concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto pei successivi aumenti e pel rinnovamento del medesimo. »

Ora credete voi che questo articolo di legge sia stato eseguito? No, non lo è stato. Ma v'è qualche cosa di più. Alle grida ed alle proteste fatte da me alla Camera dei deputati a Torino si ottenne almeno che, invece di fondare in Napoli il detto grande stabilimento, la società delle ferrovie meridionali in data del 15 aprile 1865 stipulasse contratto con la società nazionale di industrie meccaniche perchè gli stabilimenti della medesima, Pietrarsa e quello dei Granili, facessero le veci del grande stabilimento suddetto. Questo fatto solamente utile alla società delle meridionali, danneggiava la sorte degli operai napoletani perchè, se la detta società avesse avuto un proprio stabilimento, certamente doveva alimentarlo continuamente di lavoro, cosa che non ha fatto punto con quelli di Pietrarsa e dei Granili; ed i poveri operai si sono trovati spessissimo senza mezzo di guadagnarsi il pane.

E qui debbo ricordare che varie volte, io coll'onorevole mio amico Nicotera, abbiamo dovuto recarci a sollecitare il Ministero perchè la società delle meridionali fosse richiamata all'osservanza del contratto. Ricorderà pure che l'onorevole Nicotera, ministro dell'interno, per quanto non volesse punto sentire a parlare di lavori pubblici, fu da me interessato particolarmente perchè facesse uffici presso l'onorevole ministro Zanardelli onde la società delle ferrovie meridionali mantenesse i suoi patti. La società in risposta commetteva un paio di vagoni a Pietrarsa!

Frattanto questo stabilimento che era amministrato da una società di gentiluomini napoletani, falliva. E perchè, signori? Per mancanza assoluta di lavoro. Napoli aveva diritto di avere uno stabilimento atto a provvedere la ferrovia di tutto ciò che le occorreva, ed invece fu mistificata con la convenzione di Pietrarsa. La società di Pietrarsa è andata in liquidazione. Ora lo stabilimento è esercitato dal Governo col mezzo di un commissario regio il quale non so che cosa faccia. So solo che licenzia ogni giorno operai.

Che cosa dovrebbe fare il Governo? Esso per assicurare le sorti degli operai napoletani dovrebbe obbligare la società delle meridionali a fondare in Napoli il grande stabilimento che la legge del 21 agosto gli imponeva, oppure fare per proprio conto lo esercizio dei detti stabilimenti a fine di non fare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

mancare pane e lavoro agli operai i quali così si toglierebbero dallo stato di agitazione in cui versano continuamente per tema che i cennati stabilimenti vengano chiusi, come disgraziatamente lo saranno.

Onorevole Mezzanotte, si occupi di questa questione, poichè non è solo di dovere, ma è questione d'onore. Ricordi che a questo concetto si ispirava la legge del 1862 e la convenzione del 1865. Ed ora finisco con una raccomandazione.

Signori, i tempi che volgono, a questo abbandono non sono punto propizi: tali atti di indifferentismo sono stati tollerati per 18 anni, ora basta! Non fate in modo che la questione sociale venga per cagion vostra ad affacciarsi per la prima volta a Napoli.

Ho detto, onorevole signor presidente. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ora sulle due linee staccate Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta ha facoltà di parlare l'onorevole Menotti Garibaldi.

GARIBALDI MENOTTI. Associandomi pienamente alla prima parte della proposta dell'onorevole Buonomo non posso sottoscrivere però alla seconda.

La campana di allarme che l'onorevole Buonomo ha suonato parlando della congiunzione Roma-Napoli, mi pare che non possa far dimenticare gli interessi dei paesi che verrebbero ad essere attraversati da questa linea.

La seconda parte dell'emendamento dell'onorevole Buonomo, che sembra semplicissima, recherebbe un danno immenso ai comuni del collegio che io rappresento. Io debbo domandare perdono alla Camera se vengo a parlare d'interessi locali; ma mi sembra che, trattandosi di una legge di tanta importanza, in cui gli interessi generali e locali devono armonizzare fra loro, mi sembra, dico, che come deputato di Velletri, sia mio dovere di sostenere gli interessi dei comuni di quel collegio.

La linea Velletri-Terracina messa in quinta categoria, e poco ben trattata dall'onorevole ministro che presentò per la prima volta questo disegno di legge ebbe migliore accoglienza dalla Commissione, che, accogliendo i giusti reclami di quelle popolazioni la trasportò in quarta categoria, e poi per una combinazione fortunata, fu portata in terza con lo accordo tra il Ministero e la Commissione.

Ora questa linea, che serve gli interessi di tutti quei comuni che sono sui pendii dei monti Lepini, verrebbe, colla proposta dell'onorevole Buonomo, ad attraversare la pianura dell'Agro Pontino. In questa pianura inospitale, in cui non c'è nessun centro di popolazione, eccetto Cisterna, che si trova in un sito di malaria, ed un altro piccolo comune, tutti gli altri paesi sono sui pendii dei monti Lepini,

e verrebbero a restare ad una lunga distanza dalla via che viene proposta coll'emendamento dell'onorevole Buonomo.

Anche per la parte finanziaria la linea che partisse da Civita Lavinia ed arrivasse fino a Terracina, passerebbe per un terreno torboso, in cui sarebbero necessarie molte opere di palafitte per mantenere le opere murarie che si dovrebbero fare. L'altra linea invece che, allungando solamente di una diecina forse di chilometri il percorso tra Roma e Terracina, passerebbe alle falde dei monti Lepini, dove c'è il materiale in abbondanza, dove non c'è quasi nessun'opera d'arte da fare.

Io mi associo pienamente a quello che diceva l'onorevole San Donato per Napoli. È dovere del Parlamento e del Governo di pensare a Napoli; credo che non bisogna abbandonare le popolazioni ed i comuni rurali a loro stessi.

Le grandi città saranno più fiorenti, più importanti, se i comuni delle loro provincie saranno prosperi; e veramente tutti quei paesi della provincia di Roma i quali verranno ad essere serviti da quella linea, diventeranno prosperi. Se invece questa linea venisse a passare per la pianura, questi paesi resterebbero abbandonati come lo sono adesso.

Io quindi raccomando alla Commissione ed al Ministero che vogliano mantenere il tracciato Velletri-Terracina, come è proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Ora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Capo. (*Oh! oh! — Rumori — Domani! domani! — No! no!*)

Se potessimo esaurire questa questione non sarebbe bene? Domanderei all'onorevole Capo se vuole parlare oggi. (*Parli! parli!*)

CAPO. Gli effetti dei lunghi discorsi, onorevoli colleghi, ormai dovrebbero essere conosciuti da tutti. Io per me li so di sicuro e non intendo farne la prova; e non ne voglio fare la prova anche per un'altra ragione: perchè vedo là l'onorevole Mariotti, il quale mi segnerebbe nella sua statistica come uno di coloro i quali fanno spendere tutte le 200 lire e non si limitano alle 50 parlando per un quarto d'ora. Infine non lo posso perchè il formulario di tutti gli esordi e di tutte le conclusioni è bello che esaurito in questa lunghissima discussione, ed io non potrei inventare un esordio nuovo, quanto non mi piace ripetere il già detto dagli altri oratori; ed è per queste ragioni, che entro difilato nell'argomento.

Onorevoli signori. Nell'anno 1873, dopo un voto della Camera, ricordato dall'onorevole Di San Donato e dall'onorevole Buonomo, il Governo avrebbe avuto l'obbligo di studiare il miglior modo possibile

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

per congiungere Napoli a Roma, con una linea dritta, ed ove ne fosse stato il caso, a presentare un disegno di legge, come fu fatto per la congiunzione della linea aretina con la senese.

Questo voto della Camera, per ragioni che è inutile esporre, fu snaturato per via e partorì certi progetti di sistemazione ibrida e di nessun valore. E difatti, anzichè pensare ad una più diretta comunicazione fra Roma e Napoli, il Governo dette incarico ad un certo ingegnere di studiare se non c'era modo col quale, sistemando la linea ferroviaria esistente, si fosse potuto accorciare il cammino fra Roma e Napoli. E dissi bene, o signori, il voto della Camera veniva snaturato con questi studi ordinati dal Governo, mentre che fin dal 1871 si era trovato un fior d'ingegnere il quale aveva domandata al Governo medesimo la concessione di questa linea dritta da Napoli a Roma per Mola di Gaeta e Terracina, mentre quello che più importa, l'aveva domandata senza nessuna condizione, l'aveva domandata senza chiedere al Governo nessun sussidio.

Dissi il voto della Camera venne snaturato e lo provo anche meglio. Un ingegnere del Governo, per esempio, trovò bastasse sistemare la linea esistente per contentare la Camera ed i napoletani, e sapete cosa proponeva? La costruzione di centosei chilometri di nuove ferrovie, l'innesto alla stazione di Aversa, epperò l'esercizio separato di Napoli-Cancello-Caserta-Capua-Roma-Velletri-Segni, con diramazione per Frascati-Sgurgola-Frosinone Ceccano, separato per Cassino-Rocca d'Evandro-Presenzano-Riardo-Teano-Pignataro. Ma vi è di più; la più importante di queste rettificazioni, quella da Roma a Segni sebbene le pendenze erano ridotte al dieci per mille il punto culminante della linea presso Zagarolo veniva portato a metri 323 sul mare, mentre il punto più alto d'oggi presso Valmontone è di metri 300.

E tutto questo con la spesa di 15 a 18 milioni. Altro che sistemazione!!! Dio ci scampi da simili ingegneri.

Ma, mentre la Camera votava la congiunzione, anzi la parallela della Aretina; mentre il Governo voleva in quel tempo concedere perfino cinque mila lire al chilometro di sussidio, a coloro che domandassero la concessione di nuove linee, per questa linea fece orecchio da mercante, e non volle dare la concessione. Eppure questa linea avrebbe avuto lo sviluppo di 193 chilometri con un risparmio di 68 chilometri sulla linea esistente. Capisco che a questo modo si fecero gl'interessi della società delle romane; capisco che a questo modo non si volle creare una linea parallela la quale potesse danneggiare

gl'interessi delle Romane; ma si fecero così gl'interessi di Napoli? Si fecero così gl'interessi di Roma? Si abbreviò così il cammino da Roma a Napoli? Si ottemperò così al voto della Camera? Io credo di no, o signori.

Ma il mio amico, onorevole Grimaldi, sostiene che tutte le ferrovie, per meritare considerazione, devono avere la loro storia, che l'hanno tutte quelle che egli ha sostenute come relatore della Commissione. Mi pare però che anche questa l'aveva la sua storia, mi pare che fin dal 1871 il Parlamento si era occupato di questa linea; mi pare che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva persino approvato un progetto modificato dall'ingegnere Danise; mi pare che dinnanzi alla Commissione ci doveva essere ancora un altro progetto dell'ingegnere Siniscalchi. Oh! perchè allora la Commissione la relegava fra le ferrovie dell'avvenire?

E c'è di più. Io credo che la Camera, a proposito della ferrovia Eboli-Reggio prendeva una decisione importante, cioè quella di avere finalmente queste due linee litoranee la Jonia e la Tirrena.

Ora, se la Camera votava questo principio, oh! perchè oggi semplicemente a proposito di quest'ultimo tratto che c'è tra Roma, Gaeta e Napoli dovrebbe fare un'eccezione? Perchè la eccezione si sarebbe fatta contro Napoli dal Governo e dalla Commissione?

Io spero ancora in questo momento che, cessato l'interesse della società delle Romane, interessi che trovano sempre dei protettori, spero, ripeto, che cessato l'interesse di una società, il quale secondo me è stata l'unica ragione per la quale la linea Napoli-Gaeta-Roma non è stata considerata, oggi che gli interessi di questa società sono diventati interessi dello Stato col progetto del riscatto delle Romane, la Commissione ed il Governo possono recedere dal loro primitivo rifiuto, tanto più che noi, modestissimi nella domanda, non vi chiediamo se non di conservare intera la linea in terza categoria.

Ma è poi vero che gl'interessi dello Stato sarebbero danneggiati?

Onorevoli signori, nel 30 settembre 1871, istituita una Commissione per proporre i sussidi da concedersi per la costruzione di talune ferrovie, questa si occupò anche della ferrovia Roma-Napoli per Gaeta, ed occupandosene dovette farsi la obbiezione che cioè la nuova linea avrebbe fatta la concorrenza alla linea esistente.

Ebbene, o signori, la Commissione ritenne che diminuirebbero i prodotti dell'attuale linea di tutto il traffico diretto fra Roma e Napoli ed anche del

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

movimento di transito per Caserta, fra Roma e le stazioni delle ferrovie meridionali e viceversa.

Ritenne secondo i dati delle statistiche esistenti che il prodotto della ferrovia Roma-Napoli, fosse di lire 24 mila per chilometro. Deduceva da questa cifra il prodotto in 8200 lire dei due tronchi Ciampino-Frascati e Cancellò-Laura e stabiliva il prodotto vero in lire 15,800 al chilometro.

Stabilito così il prodotto vero si fece ad osservare:

1° Che questa cifra andrebbe aumentando sia per il naturale incremento del traffico, sia per il maggiore movimento che vi affluirebbe quando fossero costruiti i tronchi Molina-Avezzano ed Avezzano-Roccasecca;

2° Che d'altra parte la linea diretta fra Roma-Napoli se fra Terracina-Roma traversa territori poco popolati, nel rimanente del suo percorso tocca diversi centri di popolazione e terreni ricchi di produzioni agricole svariatissime.

E qui permettetemi una digressione.

Il mio carissimo amico Garibaldi Menotti vi ha detto: questa linea non percorrerebbe che delle lande o delle torbe, ora come va che i componenti la Commissione governativa sostengono il contrario?

Mettetevi d'accordo con gli uomini tecnici, si potrebbe dire: io prego il mio amico Menotti a permettermi credessi ai componenti la Commissione che mi danno ragione.

Ma dopo che la Commissione ebbe stabilito il prodotto chilometrico della vecchia linea, dopo che ne ebbe calcolati i possibili aumenti, esaminò i vantaggi della nuova linea e conchiuse come la distanza diminuita, il tempo, la spesa fra Roma e Napoli le relazioni fra queste due città fatte più vive, si poteva con fondamento ritenere il prodotto chilometrico di questa nuova linea non avrebbe tardato a raggiungere le lire 26 mila a chilometro.

Ed in questo caso calcolò come il Governo percepirebbe per tassa sui trasporti, per tassa di ricchezza mobile ed altre una somma di circa 600 mila lire: tenne conto dei risparmi per il servizio postale e per i trasporti governativi e conchiuse doversi ritenere i benefici di questa più diretta comunicazione fra Roma e Napoli, essere di gran lunga superiori ai danni finanziari che verrebbero alla linea esistente.

Ora se è vero quello che la Commissione governativa sostiene, perchè Governo e Commissione si accordano sopra due tronchi staccati e non sopra la intera linea?

Non vi è altra ragione che quella di aver voluto favorire interessi locali.

E se così è, perchè, domando io, avete escluso

Napoli vera, Napoli, i di cui interessi dite tutti v stanno a cuore?

Onorevoli colleghi, vi domando perdono, ma vi devo segnalare un fatto che si verifica in questa discussione onde la Camera non si lasci sorprendere. Una quantità di deputati si sono costituiti senza mandato protettori e custodi degli interessi di Napoli. E difatti l'onorevole Angeloni parla per sostenere una linea degli Abruzzi, e dice: ma questa è una linea che interessa Napoli. L'onorevole Buonomo parla per domandarvi la costruzione di 29 chilometri fra le due linee proposte dalla Commissione e dice: questo è un congiungimento che interessa Napoli. Si parla dell'Eboli-Reggio, e si dice: ma Eboli-Reggio farà intieramente gli interessi di Napoli. Ma, per amor di Dio, esaminiamoli un poco sul serio questi interessi di Napoli, perchè io credo che Napoli, per quanto malamente possa essere rappresentata alla Camera...

Voci. Tutt'altro!

CAPO... ma pure dei rappresentanti ne ha. Ora, io dico: ci date l'Eboli-Reggio, ma ci pigliate la San Severino-Salerno, la quale assorbe tutta la produzione che vi viene da Eboli-Reggio, e se la porta sopra Avellino o sopra Nola, e quindi per Caserta a Roma. Ci date ora la Sparanise-Gaeta e la Terracina Velletri, e ci dite: questa interessa Napoli? Ma come! Interessa Napoli? Ma noi da Napoli dobbiamo andare fino a Sparanise, da Sparanise a Gaeta, da Gaeta a Terracina, da Terracina a Velletri e da Velletri a Roma. Ma noi dovremo impiegare 15 ore, non 7, come diceva l'onorevole San Donato.

Dite, dite che gli interessi dei vostri elettori vi muove, dite che l'affetto del paese dove siete nati vi spinge e vi credo, ma non esprimete per Napoli un interesse che potrebbe qualificarsi di farisaico.

E non basta. L'onorevole Buonomo ci vuol fare un altro regalo. Dice a voi: fate questa linea, e se Terra di Lavoro e Roma non potranno contribuire, contribuirà Napoli. S'inganna l'onorevole Buonomo, s'inganna a partito. La provincia di Napoli di cui mi onoro di essere rappresentante amministrativo come consigliere e deputato provinciale ha votato. Ma che cosa? Roma-Gaeta-Terracina-Napoli, difettissimo, non ha parlato niente affatto di Sparanise. Il Consiglio comunale di Napoli ha votato un sussidio per Roma-Gaeta-Terracina-Napoli, e non ha mai parlato di Sparanise.

Capisco, l'onorevole Buonomo sarà sempre contento sia che si voti la linea da me sostenuta, sia il congiungimento dei due tronchi proposti dal Governo, perchè il suo collegio ed il suo paese se ne avvantaggeranno sempre; ma siate giusto, onorevole Buonomo, voi non solo volete la ferrovia per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

il vostro collegio elettorale, ma volete per soprappiù farla passare come giovevole a Napoli; volete i danari di Napoli, e venite a domandare la ferrovia in nome suo.

Ma questi protettori, questi sostenitori di Napoli hanno mai pensato il danno che producono a quel disgraziato paese?

Hanno considerato come il Parlamento in questo modo, qualora domani Napoli, non soddisfatta nei suoi interessi veri, reali, venisse a presentare delle altre domande, potrebbe rispondere: ma come? venite ancora a domandare dell'altro? Ma noi vi abbiamo data la ferrovia Eboli-Reggio, vi abbiamo data la Sparanise-Gaeta, vi abbiamo dato questo e quest'altro, e non siete contenti!

Ma per amor di Dio, onorevoli colleghi, finiamola una buona volta. Siamo tutti rappresentanti la nazione è vero, ma quando si tratta d'interessi locali ognuno si occupi dei suoi. L'ufficio di avvocato dei poveri, Napoli non lo reclama. Mettiamo un po' le cose a posto; ed assodiamo come noi non abbiamo avuto finora niente, assodiamo come noi vi domandiamo semplicemente questa linea di ferrovia che non vi costa nulla, perchè il concorso della provincia di Napoli solo vi rappresenta il di più di quello che vi costa l'intera linea calcolate le spese per la costruzione dei due tronchi progettati, cioè Sparanise-Gaeta e Velletri-Terracina.

E di vero, se il costo dei due tronchi è di circa 15 milioni ed il progetto Danise vi dà l'intera linea per poco più di 25; e se dai 10 milioni sottraete il concorso della provincia di Napoli sulla intera somma, i sussidi votati dal comune, cosa resta, o signori?

Tale una miseria da non potersi, non doversi calcolare.

Nè vi devono impensierire le spese di esercizio, perchè queste se sulla esistente linea anderanno a diminuire, sulla nuova saranno nulle, perchè non va dimenticato, o signori, come questa linea fosse domandata al Governo dalla società veneta di costruzioni e dalla Banca franco-italiana, non va dimenticato come venisse domandata fino dal 1871, senza sussidio alcuno.

Non va dimenticato infine come questa linea è di tanta importanza da far concludere alla Commissione governativa di cui vi ho tenuto parola con queste parole:

« La Commissione pertanto ritiene che meriterebbe di esser presa in considerazione la domanda di concessione della ferrovia Roma-Gaeta-Napoli.

« Ed anzi siccome per il riscatto delle ferrovie romane lo Stato è ora divenuto proprietario della attuale ferrovia Roma-Napoli, siccome il movimento che questa verrebbe a perdere sarebbe

riacquistato dalla linea diretta, potrebbe forse essere conveniente che lo Stato assumesse la costruzione della medesima. »

Ma, onorevoli signori, l'onorevole Di San Donato vi ha detto come a proposito di Napoli egli non avesse che a registrare delle delusioni parlamentari; ebbene io trovo che ha ragione. A parole tutto, a fatti niente. Se si fallisse, Firenze ha avuto un solo giudice severo, Napoli li conterebbe a decine. Aiutarci però in qualche modo è sempre difficile, quando non è impossibile.

E difatti a parole era conveniente che lo Stato assumesse la costruzione! Ma in quale categoria venne considerata questa linea? Mi pare di averlo letto in un allegato che era sul tavolo dell'onorevole Valsecchi 10 minuti fa: fra le ferrovie di là da venire, cioè fra quelle che si potranno costruire...

Una voce. Nelle carte della Commissione.

CAPO. Si potranno costruire? Ma quando? Ma come? Dopo che la provincia di Terra di Lavoro per la parte superiore si è procacciato perfino uno sbocco al mare con Gaeta. Dopo che la comarca romana è stata squarciata con un tronco da Velletri a Terracina. Chi sarà quel ministro ardito che oserà di risuscitare questo morto?

Dunque intendiamoci una volta per tutte, se ci volete dare qualche cosa datecelo sul serio, ma secondo me non ce lo date che a parole.

A parole ci avete detto che questa ferrovia attraversava ricchi paesi; a parole ci avete detto che il costo di questa ferrovia sarà su per giù uguale a quello dei due tronchi; a parole ci avete detto che Napoli si sarebbe avvantaggiata da questo progetto di legge; a parole ci avete fatto vedere i benefizi che ci verranno dalla Eboli-Reggio e dall'altra ferrovia Avezzano-Solmona; a parole ci avete fatto vedere i benefizi di tante ferrovie che ha distribuite la Commissione ed il Governo. Ebbene noi vi preghiamo di tradurci tutte queste parole in un solo fatto, onorevoli signori, in una linea diretta Roma-Terracina-Gaeta-Napoli.

Questa linea ha un'importanza politica grandissima se si considera come una città di 500 mila abitanti non deve essere tenuta lontana dalla capitale per sette ore.

Questa città che deve essere la capitale d'estate del regno d'Italia, che può rendere dei servizi a Roma in ogni evenienza. E difatti ricordate come a Napoli si è ricorso perfino nel tempo della inondazione.

È una linea, o signori, che deve servire agli interessi dello Stato, ai fini della nazione.

Non vi curate di quei colleghi che volendo fare i loro interessi gridano di patrocinare i nostri. Essi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 13 GIUGNO 1879

sono in buona fede, ma è rettorica la loro, la si scovre immediatamente.

E di fatti considerate un po' quando noi sosteniamo un interesse vero di Napoli se alcuno dei protettori ci viene in aiuto. Se ne guardano bene essi, tacciono, quante volte non susurrano nelle orecchie del mio amico Grimaldi alcun argomento atto a combatterci.

Ora intendiamoci bene e chiaramente. Noi deputati di Napoli che abbiamo sottoscritto un emendamento, intendiamo parlare della linea diretta Roma-Terracina-Gaeta-Napoli; per la quale il Consiglio provinciale e il Consiglio comunale hanno fatto dei voti alla Camera, e per la quale ci sono gli impegni del Parlamento italiano fin dal 1873.

Io capisco che ci si potrà rispondere, come è stato a me detto da qualcuno: Ma ve ne siete accorti tardi; se facevate delle insistenze forse... Io non credo questa risposta possa venirci dal Governo, anzi oso affermare che se l'onorevole Grimaldi dovrà darci un rifiuto lo farà di mala voglia. Io francamente non credo che quando si tratta di giustizia vera, ci sia bisogno di fare delle insistenze. Il giorno in cui per ottenere la giustizia c'è bisogno di fare delle insistenze, il paese è in decadenza. Il giorno in cui le insistenze per ottenere la giustizia fossero fatte, ed a queste si rispondesse con un rifiuto, il paese sarebbe spinto sopra una via molto pericolosa per le istituzioni.

**PRESENTAZIONE DI DUE DISEGNI DI LEGGE
DEL MINISTRO DELLE FINANZE.**

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

MAGLINI, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la perequazione dell'imposta fondiaria nel compartimento modenese. (V. *Stampato*, n° 236.) Mi onoro di presentare anche un disegno di legge per riordi-

namento delle basi di riparto della imposta fondiaria nel compartimento ligure-piemontese (V. *Stampato*, n° 237.)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questi due disegni di legge che saranno stampati e distribuiti.

PRESIDENTE. Intanto dichiaro svolti gli emendamenti dell'onorevole Buonomo e dell'onorevole Di San Donato alle due linee Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta.

È chiusa quindi la discussione su questo argomento.

Domattina seduta alle 9.

La seduta è levata alle 6 40.

Ordine del giorno per le tornate di domani:

(Alle ore 9 antimeridiane)

Seguito della discussione del progetto di legge per provvedimenti in favore del comune di Firenze.

(Alle ore 2 pomeridiane)

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 personalità 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.

