

scire; ed aggiungersi — Nec vero contentus primum cognationis gradum abstulisse vicesimae, secundum quoque exemit, cavitque ut in sororis bonis frater, et contra in fratris soror, utque avus, avia, in neptis, nepotisque, et invicem illi servarentur immunes.

Napoli 20 Giugno 1862.

Il Collegio di Disciplina degli Avvocati di Napoli

Francesco de Marco — Presidente
Marchese Pietro Perez Navarrete
Francesco Saverio Corra
Roberto Savarese
Tito Cacace
Michele Guida
Liborio Romano
Francesco Avellino
Vincenzo Villari — r.
Cav. Ruggiero de Ruggieri.

Inv. 1739

91721

Ferrovia Eboli-Reggio

LINEA INTERNA — LINEA MISTA

DISCORSI

dei deputati

LOVITO, LACAVALA, PETRUCCELLI DELLA GATTINA
E DI GAETA

pronunziati

ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

nelle

tornate delli 30 e 31 maggio, 2 e 3 giugno 1879

~~1879~~
ROMA

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1879

PREFAZIONE

La discussione tanto vivacemente agitata, ed infine risolta intorno alla ferrovia Eboli-Reggio, segnerà una data storica nei fasti parlamentari della Camera dei deputati.

Torna evidente che molteplici problemi sull'andamento di cotesta grande arteria implicavano il sacrificio od il trionfo degli interessi generali del paese sotto determinati punti di veduta, e con essi quelli più speciali della vasta, quanto importante provincia di Basilicata, nonchè del circondario di Sala-Consilina.

I rappresentanti nel Parlamento di quella e di questo, non avevano mancato ad alcune delle necessarie sollecitudini, per apparecchiare la pub-

blica opinione, ponendo a stampa i lavori tecnici ed illustrativi della linea per la valle del Noce e di Diano, onde da ogni lato si fosse prospettata la preferibilità del tracciato interno, in armonia dell'utile generale dello Stato.

Ben vero l'adozione della linea mista col gemino andamento è sempre un rilevante vantaggio che si è ottenuto.

E perchè sia giustamente apprezzata l'opera dei deputati, i quali vi hanno cooperato, si è diviso raccogliere i discorsi proferiti dagli onorevoli Lovito, Lacava, Di Gaeta e Petruccelli della Gattina nella memoranda discussione.

Ma giova, in onore del vero, avvertire che gli onorevoli Arcieri, Sole e Correale si erano anche iscritti per prendere parte nelle tornate; e non venne loro dato di parlare, dopo le dichiarazioni del Governo, che fecero chiudere la discussione.

Secondo un piano prestabilito, Arcieri avrebbe illustrato il progetto tecnico di Scalabrini, già dal Consiglio superiore dei lavori pubblici approvato; Sole avrebbe più specificatamente svolta la questione sull'obiettivo commerciale ed industriale, e Correale avrebbe confutato gli argomenti degli avversari, completando le dimostrazioni dell'assunto.

E non meno pronto sarebbe stato l'onorevole Del Zio a combattere, una volta che egli da segretario dell'illustre Commissione parlamentare per questa legge sulle costruzioni ferroviarie ha tanto ben meritato dalla sua provincia.

I concittadini di Basilicata e del circondario di Sala Consilina, diranno dunque, se nella grande lotta i loro eletti abbiano o no adempiuto al loro dovere, propugnando pei propri interessi, che in sostanza erano, come lo sono, in questa felice occasione, gli interessi generali della nazione.

2ª tornata del 30 maggio 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Lovito ha facoltà di parlare.

LOVITO. Signori, se la questione dell'andamento della linea Eboli-Reggio si dovesse risolvere col criterio degli interessi locali che sono tanto più insistenti e vivaci, quanto più sono piccini; o se noi la dovessimo risolvere alla stregua di altri interessi, che il dizionario parlamentare non trova ancora vocabolo per definire, io credo che noi potremmo discorrere dei mesi senza intenderci punto.

Voci. Forte! forte!

LOVITO. Fortunatamente il caso è diverso, noi siamo innanzi alla Camera che non solo comprende, ma intuisce dove stanno gli interessi generali del paese.

Voci. Forte! forte!

LOVITO. Prego gli onorevoli miei colleghi di volermi sentire con quella poca voce che ho.

Poichè se hanno una virtù i Parlamenti che discutono e votano alla luce del sole, l'è appunto questa, che quando innanzi ad essi è posta chiaramente

una quistione, i due elementi della pubblicità e della collettività, generano in loro un sentimento che primeggia su tutti gli altri, quello dell'interesse generale, ed allora le facili conversioni, le adesioni di cortesia, le firme di reciprocità, e gli stessi interessi individuali e locali restano soffocati e travolti nella grande corrente dei vantaggi nazionali.

Con questa fiducia nella giustizia e nell'imparzialità della Camera, sebbene con poca fiducia nelle mie forze, imprendo a trattare l'argomento, in parte ingrato perchè...

PRESIDENTE. Onorevole Lovito, la prego d'alzare la voce, perchè gli stenografi non l'intendono.

Voci. Scenda alquanto.

LOVITO. Mi lascino parlare come posso, perchè mi dovrò trovare in disaccordo con parecchi degli onorevoli miei colleghi che siedono da questo lato della Camera. (*Sinistra*) E l'argomento non solo è ingrato, ma è altresì scottante, o signori. Epperò prego la Camera di usarmi tutta la sua benevolenza, perchè dovrò procedere imperturbato e diritto sopra carboni accesi, che non vorrei agitare io, perchè non si infiammino ancora di più, e perchè io che non intendo scottare nessuno, non vorrei restare neppure abbruciato io stesso.

Ma prima di entrare in argomento stabiliamo i fatti.

Nel 1870 chiamato per votazione diretta della Camera a far parte della Commissione sui provvedimenti ferroviari, l'onorevole La Porta ed io fummo incaricati di redigere quell'ordine del giorno, che avete udito leggere dall'onorevole Plutino, il quale, giova ripeterlo, fu così concepito:

« La Camera invita il Governo a studiare e provvedere a tempo opportuno alle due linee ferroviarie Siracusa-Licata ed Eboli-Reggio, versante tirreno. »

Quest'ordine del giorno difeso dagli onorevoli Crispi, Lacava, Nicotera, da me e con maggiore efficacia dall'onorevole relatore della Commissione, onorevole Bonghi, vinse la prova del voto.

Ho voluto dir ciò, non per vano ricordo personale, ma per fare intendere alla Camera che tutti avrebbero potuto prendere abbaglio sul valore delle parole: *versante tirreno*, meno coloro i quali ne furono i proponenti ed i propugnatori; ed ho dovuto ricordarlo anche perchè la Camera sappia che l'onorevole Bonghi, il quale ho citato come il difensore più efficace, sia perchè era relatore, sia perchè apparteneva alla maggioranza di quell'epoca, sia perchè Bonghi, dico, venne da quei banchi (*Destra*) con validi argomenti a sostenere la linea Eboli-Reggio, versante tirreno.

Vero è che l'onorevole Bonghi non aveva ancora udito i discorsi dell'onorevole Gabelli, ma io ho ragione di credere che egli conservi le stesse opinioni d'allora anche oggi.

Poichè sarebbe facile per lui, ed anche per chi non avesse l'ingegno suo, il dimostrare che l'Eboli-Reggio, versante tirreno, per distinguerla da Eboli-Reggio, versante jonio, non solo accorcia di 200 chilometri il percorso tra i due punti estremi Eboli-Reggio; ma è destinata a servire tutta la popolazione addossata al versante occidentale dell'Appennino, e che non può valersi nè della ferrovia jonica nè della traversale potentina per la enorme distanza da entrambe.

Ed io credo che sarebbe questa la ragione per la quale la proposta del trasporto gratuito dall'onorevole Gabelli fatta a quelle popolazioni non potrebbe essere accettata. Fatta invece qui, tra i rappresentanti di contribuenti, io credo che come non è corretto parlare di concessione da una parte, tanto meno corretto e dignitoso potrebbe esserne l'accettazione dall'altra.

Dopo la votazione di quell'ordine del giorno, di cui ho parlato, due distinti progetti ferroviari furono compilati, uno dall'ingegnere Giordano, compianto nostro collega, e l'altro dall'ingegnere Gargiulo. Il primo seguiva un andamento tutt'affatto litoraneo; il secondo un andamento interno, seguendo sempre il versante tirreno, poichè non ho bisogno di dire alla Camera che versante tirreno non equivale a *litorale* tirreno; e da questo versante il progetto interno non si scostava che per una cinquantina di chilometri al fine di approfittare della ferrovia costruita da Spezzano a Cosenza.

Nel 1875, se non erro, stando l'onorevole Spaventa al Ministero dei lavori pubblici, ordinò agli onorevoli Palmieri e Billia una ispezione locale affine di riferire su questi due progetti. Le relazioni degli onorevoli Palmieri e Billia furono favorevoli all'andamento interno. Per debito di lealtà debbo soggiungere che mandati al Consiglio superiore dei lavori pubblici ambo i progetti furono respinti; e lo stesso Consiglio ritenne solo il concetto astratto della litoraneità, come quello che avrebbe presentato un andamento più piano.

Nel 1876, al tempo del primo Ministero Depretis, era o pareva fortemente rappresentata al Governo

la linea litoranea. Allora si intendeva di inserire in un disegno di legge per le ferrovie una linea Eboli-Reggio che non significava altro che la litorale. Fu esposto da vari nostri colleghi all'onorevole Zanardelli, su cui pesava allora la responsabilità del Ministero dei lavori pubblici, come non fosse esatto il ritenere che l'Eboli-Reggio significasse linea litoranea, e quando si parlava della Eboli-Reggio si dovesse ritenere che ben altri progetti esistevano, ed una relazione dei sullodati ispettori favorevole alla linea interna.

Ed allora l'onorevole Zanardelli nominò una Commissione composta degli onorevoli Passerini e Imperatori, i quali dovevano mettere in apposita relazione il loro apprezzamento:

- a) Sul tracciato a preferirsi, ecc.;
- b) Sulla lunghezza e sulle condizioni altimetriche e planimetriche dei due progetti;
- c) Sul costo presuntivo e sul tempo che sarà richiesto per la costruzione delle medesime;
- d) Sulle norme principali per la compilazione dei progetti esecutivi.

Io colgo quest'occasione per rendere all'onorevole Zanardelli pubblica testimonianza di lode per la fermezza ed imparzialità colla quale egli si condusse in quella circostanza. Se non che, come in tutti i Ministeri, generalmente ci sono nove ministri che propongono, ma talvolta ce n'è uno che dispone, così gl'ispettori Passerini e Imperatori partirono a gran carriera, ed in 15 giorni ebbero percorsa tutta la linea litoranea servendosi d'ogni mezzo di locomozione, ed in 15 altri giorni corsero per la linea interna, salirono i monti, penetrarono le valli con una

media di 40 chilometri al giorno sopportando pranzi e discorsi, ricevendo in taluni punti onori reali, poichè questi ispettori erano ritenuti come i precursori della vaporiera dalle popolazioni che da tempo l'aspettano, e tornati a Roma scrissero una relazione come voleva lo spirito dei tempi e la forza maggiore, vale a dire scartando ogni altra soluzione, compresa quella che al doppio titolo della brevità e della economia sentirete raccomandare dalla Commissione, dichiarandosi nettamente per la linea litoranea.

Vale adunque la pena, o signori, di esaminare questo documento ufficiale, la relazione Passerini e Imperatori, e vale la pena di studiarla per dedurne la doppia conseguenza: per liberare da ogni responsabilità coloro che, alla base di quel documento, si fecero i proponenti di una linea litoranea, e per dedurne i criteri per risolvere la questione in merito; ed anche per iscusare tutti coloro che fondarono sul concetto di una linea litoranea, le speranze più arrischiate.

Narrano gli stessi Passerini ed Imperatori che nella perlustrazione che essi fecero delle due linee litoranea ed interna, si servirono di tutti i mezzi di locomozione, non esclusa la navigazione. Da questo io non voglio trarre la conclusione che gli onorevoli Passerini e Imperatori abbiano fatto una perlustrazione terrestre per la via di mare, ma è parso a me che quando si tratta di considerare la condizione geologica, la solidità dell'asse stradale; quando si tratta di scorgere la sinuosità del terreno, la dimensione delle curve, di calcolare poi la distanza con la precisione di ore e

minuti, a me sarebbe stato impossibile scrivere poi una relazione così. E conclusi che è condizione mia subbiettiva il credere a quella impossibilità, sol perchè non sono ingegnere, nè ispettore.

Tuttavolta gli ispettori Passerini e Imperatori concludevano nel confronto che facevano tra la linea litoranea e la linea interna in questa maniera: 4 ore di percorso in più: 10 milioni di spesa maggiore per la linea interna, che appena appena presentava il vantaggio di servire a 71,594 abitanti in più.

Confesso che quando ho letto queste conclusioni mi sono sentito scoraggiare, perchè in un paese come il nostro, posto in senso longitudinale, la virtù delle ferrovie non solo deve essere quella che è in tutti i casi, di abbreviare cioè le distanze, ma, se occorre, questo abbreviamento dev'essere il requisito precipuo d'una ferrovia. Io poi dicevo tra me, antico sostenitore della linea interna, come mai posso io chiedere ai miei colleghi, soprattutto ai deputati della Sicilia e dell'estrema Calabria, che essi restino per amore della linea interna 4 ore di più in strada ferrata? E quando gli interessi del paese fanno appello al patriottismo dei nostri egregi colleghi per recarsi qui, fors'anche in casi straordinari a prender parte ai Consigli della nazione, 4 ore di più di viaggio non assomigliano a 4 secoli? Tuttavia, siccome fra le altre penitenze alle quali un deputato è condannato c'è anche quella di dover leggere ciò che non gli va a sangue, io mi sono sobbarcato alla lettura di questo documento, e, dico il vero, mi rallegrava, m'incoraggiava, perchè ad ogni tratto io vedeva che gli ispettori Passerini ed Imperatori, quando parlavano della linea litoranea, raccoman-

davano sempre all'ingegnere Giordano che avesse abbassato la livelletta in un punto, altrove che avesse stretto le curve, più in là che avesse meglio assecondato le sinuosità del terreno.

Ed io, dico, mi rallegravo, perchè questi suggerimenti, secondo il mio modo di vedere, tendevano tutti ad allungare la linea littoranea, la quale dall'autore del progetto era calcolata in chilometri 432.

Ma quale fu, o signori, la mia sorpresa quando alla conclusione di questi lavori, io vidi che la linea littoranea da 432 chilometri veniva ad essere ridotta a 424! Ed allora ho detto fra me: questa è un'altra cosa che io non capisco; ed anche qui la ragione è soggettiva. Sono io che non capisco perchè non sono nè ingegnere, nè ispettore.

Venendo all'esame ancora più particolareggiato di questo rapporto, io trovavo una specie di sollecita, di amorevole industria negli onorevoli Passerini e Imperatori per ridurre la linea littoranea a maggiore brevità. E quindi dove l'ispezione del terreno non si era fatta, si ricorreva alla carta dello stato maggiore. Per esempio, al punto di distacco; Passerini ed Imperatori si rivolgono alla carta e ritengono (pagina 5*) che *nessuna difficoltà* vi sia a innestare la ferrovia a Battipaglia anzichè ad Eboli. Ora io sapevo che il municipio di Eboli aveva fatto studiare la questione sopra luogo, che se n'era concluso come la ferrovia, staccandola da Battipaglia, dovesse camminare in argine per 4 chilometri sopra una zona estesa di alluvione. Dunque, dicevo tra me, l'ispezione non fu sopra luogo almeno a questo punto, ma sopra la carta. Ecco intanto un periodo di ciò che si è stampato a questo riguardo:

« A chi è nota la contrada del Barizzo e di Montanara, sa senza dubbio che il fiume Sele in quelle adiacenze presenta un piano d'alluvione di oltre 4 chilometri di larghezza, ed il suo alveo normale non si può ritenere per stabilito; dappoichè da circa un secolo fa la contrada Montanara faceva parte del Bosco di Persano ed ora n'è rimasta distaccata a destra per varii chilometri quadrati di superficie; e stante i sollevamenti alluvionali che si producono alla foce del Calore, l'alveo attuale tende a rimettersi sul Sele morto, così detto, verso la Tavernanova. Ora la ferrovia dovrebbe traversare in argine per 4 chilometri questa estesa zona di alluvione, ed oltre a sostenere l'impeto delle grandi piene ne sarebbe sempre incerta la fissazione del ponte sul Sele. Ed ammesso che tutto il tratto di ferrovia fosse robustamente difeso da opere murarie, non si potranno mai garantire i tristi effetti del rigurgito, i quali sopra ogni altro danneggerebbero il canale delle bonifiche che è costato tanta spesa e fatica. E a fare meglio rilevare quanta sia la potenza del Sele e Calore riuniti in quella contrada si ricorda come nel 1875 fosse stata abbattuta dall'impeto della piena tutta la nuova strada provinciale che si elevava in argine a partire dalla Tavernanova sino alla testa del ponte Fiocca per la lunghezza di circa 3 chilometri. Pochi avanzi di opere murarie sono i documenti di tanto disastro, nè più si è pensato a tale ricostruzione. Vorrebbe oro la ferrovia tentare una nuova lotta? Non sarebbe serio. »

Voce. Chi lo dice?

LOVITO. Ma se Passerini e Imperatori non pos-

sono accorciare la linea litoranea per lo stacco da Battipaglia, giacchè siamo sull'argomento della distanza, vediamo se sia necessario assolutamente allungare l'interna. Diceva tra me: sono già una diecina di chilometri molto problematici che gli onorevoli Passerini e Imperatori intendono di accorciare, e se vi riescono quanto meno occorrerà tener conto dell'enorme dispendio non solo come capitale di costruzione, ma come spesa di esercizio.

Vediamo ora se dall'altro lato c'è mezzo di accorciare la linea interna. Ed io trovo nella relazione medesima Passerini e Imperatori (e dichiaro che io sono affezionatissimo al Passerini ed all'Imperatori), a pagina 27, una variante la quale, secondo... (*L'onorevole Giambastiani interrompe a bassa voce l'oratore*) Voleva spiegare una mia parola, la quale a qualche mio vicino ha potuto sembrare ironica, e non lo è. Avanti tutto dichiaro (e ci tengo a dichiararlo), che io sono amico personale degli onorevoli Passerini e Imperatori. Si capisce benissimo che essi non sieno amici miei nè politici, nè ferroviari. (*Si ride*) Questo è chiaro per tutti.

Io intendo di mantenere per loro tutto il rispetto possibile; ma per debito dell'ufficio mio sono costretto ad esaminare la relazione Passerini e Imperatori. E siccome il mio ragionamento non ha altro fondamento che questa relazione, così ad ogni momento io mi permetterò di ricorrere ad essa. È in questo senso, non certamente nel senso ironico, e tanto meno di poco rispetto verso gli onorevoli Passerini e Imperatori, ch'io ho detto di tenermi

strettamente legato a loro. Dunque: si può accorciare la linea interna? La relazione in esame a pagina 26 dice così:

« In ordine poi alla linea *turchina* che s'innesta al Cm. 23+500 della variante violacea per seguire la maremma e congiungersi al Cm. 104 del progetto primitivo, debbo far notare che assai poco devia dalla linea Palmieri-Billia nella traversata di Sant'Eufemia; ma, per le ragioni già addotte, e specialmente per non abbandonare i due importanti comuni di Sambiasse e Nicastro, non può essere presa in considerazione, quantunque riuscirebbe molto più breve e con miti pendenze. »

Dunque vi è una variante al progetto interno, per la quale fu detto dagli stessi Passerini ed Imperatori che riuscirebbe molto più breve e di miti pendenze, che essi scartavano per non abbandonare i due importanti comuni di Sambiasse e Nicastro. Ma questi motivi erano esatti allora? E in ogni conto sono fondati oggi? Non erano esatti allora, inquantochè non si abbandonavano già i due comuni di Nicastro di Sambiasse, ma si andava alquanto discosto da essi; non sono veri oggi, inquantochè la traversa da Catanzaro per lo stretto Veraldi alla marina che la Commissione propone, e che io accetto, lungi dal lasciare Sambiasse e Nicastro, porterebbe l'incrociamiento di due ferrovie in quella località.

Io comprendo che, nel concetto del progetto litoraneo secondo la Commissione tecnica, che poteva soddisfare, al massimo, ad un mezzo milione di abitanti, progetto col quale si abbandonavano i maggiori centri di popolazione, poteva entrare nell'animo degli onorevoli Passerini ed Imperatori lo

scrupolo di non doversi allontanare da quei due comuni. Ma non è così nel concetto d'una linea interna che tocca tutti i più grossi centri di popolazione di cui parlerò in appresso, e non può esservi luogo ad alcuno scrupolo oggi che la Commissione e il Governo propongono la traversa di Catanzaro ch'entra anch'essa nell'ordine delle mie idee. Resta dunque a proposito di questa variante l'affermazione de' due egregi ispettori ch'essa è *più breve, è di miti pendenze*. Ma di quanto è dessa più breve?

A pagina 39 della relazione Passerini ed Imperatori trovo che da Cosenza a Reggio, secondo il Gariglio si ha la lunghezza di Chilom. 224,103

Da Cosenza a Reggio Valle del Savuto » 198,000

Differenza in meno . . . Chilom. 26,103

Se a questi 26 chilometri risparmiati, per una linea che gl'ispettori stessi giudicano più corta, e di miti pendenze, aggiungiamo il risparmio problematico per lo stacco impossibile da Battipaglia noi avremo, o signori, che la distanza in più, posta a carico della linea interna, non raggiunge i 40 chilometri che si percorrono in meno d'un'ora.

Ma oltre alle distanze *reali* esistono a questo mondo le distanze *virtuali*!

La distanza virtuale, come sa la Camera, ora che siamo diventati tutti ingegneri e generali, la distanza virtuale è una distanza ipotetica che si attribuisce ad una ferrovia acclive, per calcolare il maggior tempo che s'impiega, il maggior danaro che costa l'esercizio, il maggior attrito che produce.

Ma come la Commissione Passerini ed Imperatori ha calcolato questa distanza?

Parrà strano, ma è vero, l'ha calcolata a carico di una sola linea, l'interna, e non a carico della ferrovia litoranea. Ma c'è di più, secondo una formola adottata dagli stessi onorevoli Passerini ed Imperatori, le pendenze fino al 10 per mille non debbono calcolarsi. Ora, a me pare (pag. 39) che il 10 per mille in un tratto sia stato dedotto, in un altro no.

Ma non basta. Quando il punto d'arrivo è più elevato del punto di partenza la salita è più acclive della discesa, e nel calcolo della virtuale, sommate le due acclività della salita e della discesa, bisogna pigliare la media. Ciò non so se fu fatto.

Nonostante che io non sia ingegnere, mi pare chiarissimo che quando il punto d'arrivo (lo ripeto per intelligenza della Camera) è più elevato del punto di partenza, mi pare chiarissimo, dico, che la ripidità della salita è maggiore di quella della discesa, e quindi nel calcolo di questa distanza virtuale bisognava tenerne conto.

Ma checchè ne sia del 10 per mille di cui non si doveva tener conto, checchè ne sia della media che si doveva pigliare tra la salita e la discesa; quello che è chiarissimo, anche per coloro che non sono nemmeno assistenti, è questo, che non si può applicare ad una ferrovia virtualmente prolungata, non si può applicare gli stessi coefficienti di percorrenza che si applicano ad altra ferrovia di pendenze anche più miti, se si vuole, ma che superano il 10 per mille, come in parecchi punti della litoranea.

Replico, per essere meglio compreso da' miei colleghi, che se c'è una virtù al mondo nelle distanze virtuali, è appunto questa, che dopo avere allungato virtualmente cioè ipoteticamente una ferrovia ac-

clive, questa ferrovia acclive si deve considerare in perfetto piano o almeno in condizioni normali; e non vi si possono applicare i coefficienti che si applicano alle strade ferrate che hanno dei saliscendi, anche piccoli, ma frequenti, come fecero gl'ingegneri Passerini ed Imperatori.

Ma d'onde si desume che gl'ispettori abbiano applicato alla ferrovia interna prolungata con le virtuali il coefficiente stesso d'una ferrovia anche a più miti pendenze, ma che pur superano il 10 per mille? A pagina 36 della relazione, dove è detto: « Nel treno diretto da Napoli a Reggio camminando colla velocità media di chilometri 38 all'ora, per tener conto dei rallentamenti nei brevi tratti in pendenza al 12 o 15 per mille impiegherà 13 ore e 19 minuti per percorrere i chilometri 506. »

Dunque la relazione Passerini e Imperatori per causa dei rallentamenti della strada ferrata litoranea, appunto perchè non aveva calcolato in quelle strade la distanza virtuale applica il coefficiente di 38 chilometri. E questo medesimo coefficiente di 38 chilometri all'ora lo applica alla linea interna virtualmente allungata e giunge a conseguenze ingiuste per la linea interna. Invece, quando si ammette che una ferrovia acclive possa essere considerata virtualmente allungata, la si considera come in condizione normale, e allora, io dico, non si può più applicare il coefficiente di 38 chilometri; coefficiente che serve ai rallentamenti di una strada anche mediocrementemente acclive; ma dovendola considerare in condizioni normali, debbonsi applicare i coefficienti che si applicano alle ferrovie in condizioni normali, a quella da Torino a Bologna, per esempio.

Se queste cose sono vere, se la variante della Valle del Savuto, a detta della stessa Commissione tecnica, ha miti pendenze ed è più breve, io verrei a questa conclusione: sostituendo nel computo delle distanze virtuali l'altezza di 590,50, quota di Rogliano, a quello di 756,15 quota di Soveria, si ha l'altezza di 495,67, che, moltiplicata per 0,59, ovvero pel famoso ormai 17 Rombaux, si hanno 29 chilometri e 244, i quali aggiunti ai 52,265 della prima traversata, secondo la Commissione tecnica, danno 81,509 di distanza virtuale. A cui aggiunta la distanza effettiva per la variante del Savuto, da Reggio a Napoli 545,212

Si ha un totale di 626,721
che divisi per 45 chilometri all'ora danno il percorso di ore 13,56
e come pel litorale si ha di percorso 13,06

Così differenza 0,50

Ed ora credo che la differenza del tempo è soli 50 minuti, dovrebbe essere permesso di approfondire gli altri criteri principali i quali sono la spesa, e la zona di efficienza, per la scelta dell'andamento, e per le nostre decisioni.

Se l'onorevole Presidente permettesse, desidererei di riposare.

PRESIDENTE. Desidera di riposare, onorevole Lovito?
LOVITO. Un solo momento.

PRESIDENTE. Onorevole Lovito, ha facoltà di proseguire il suo discorso.

LOVITO. Dopo aver dimostrato che la lunghezza

della linea interna non allungava di quattr'ore, ma di soli 50 minuti il percorso da Reggio a Napoli, io mi sentivo incoraggiato ad esaminare gli altri due elementi influenti a risolvere il problema, cioè la spesa, e la zona di efficienza, quest'ultima formata dal territorio e dalla popolazione.

Se io mi potessi accontentare semplicemente degli argomenti per analogia, io vorrei domandare agli onorevoli Passerini e Imperatori, come va che il costo medio del progetto da essi adottato che è mezzo Gargiulo dall'Angitola in giù, e mezzo Giordano dall'Angitola a Battipaglia, corrisponde a lire 410,924, mentre che il costo medio del progetto Giordano è di 463, e il costo medio del progetto Gargiulo è di 445?

A questo dubbio certamente, persone come gli onorevoli Passerini e Imperatori sapranno rispondere. Ma come va che un tutto formato di due elementi, ciascuno dei quali ha un costo medio superiore; come mai poi questo tutto viene in definitivo a rappresentare una cifra inferiore a ognuna delle due parti di cui si compone? Questo è un dubbio soltanto che sollevo, e mi fermo.

Ma in questa materia; in una discussione così grave, bisogna procedere con altri argomenti; argomenti di fatto. Ed allora io fo una parentesi nel mio argomento, che è diretto a dimostrare la preferibilità della linea interna, con la variante Valle del Savuto, che è una cosa differente dalla proposta della Commissione.

Prendo un esempio: gli onorevoli Passerini e Imperatori hanno valutato (poichè siamo sull'argomento della spesa) a 167 milioni la spesa occorrente per il

Vallo di Diano e Valle della Noce, e presentarono così 7 milioni di economia, in confronto di quella che sarebbe occorsa per l'andamento litoraneo da essi proposto, in lire 174 milioni. Intanto, se consultiamo l'onorevole Baccarini, nella sua lettera troviamo una differenza di circa 12 milioni; se consultiamo la Commissione parlamentare troviamo una differenza di circa 12 milioni; se io invece consulto Passerini e Imperatori nella medesima relazione a pagina 43, dove trovo che la distanza da Castrocucco a Reggio è di chilometri, 287.624, che è un tronco comune tanto a Vallo di Diano, quanto a Pesto Battipaglia, e deduco poi questi chilometri 287.624 dai 424, quanto è la lunghezza della linea progettata dai prelodati Passerini e Imperatori, abbiamo la differenza di 137 chilometri; i quali 137 chilometri moltiplicati per il costo medio attribuito dagli onorevoli Passerini e Imperatori a questa linea, di 410,000 lire, abbiamo l'ammontare di 56,348,364. E poichè secondo gli stessi onorevoli Passerini e Imperatori, come da pagine 56 e 57, la linea per Vallo di Diano è di 95 chilometri, così moltiplicati questi pel costo medio di lire 439,432, si ha un totale di lire 41,784,640, quindi l'economia, secondo la mia semplicissima aritmetica, di lire 14,564,323.

A questo punto io credo di dispensare la Camera dal parlare del progetto ultimamente compilato ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, da cui risulta che questa medesima economia, che tutti riconoscono in una cifra maggiore, e di molto, di quella portata dagli onorevoli Passerini ed Imperatori, arriva a venti milioni circa. Ma io affido agli eletti ingegni dei due onorevoli relatori,

i miei amici Morana e Grimaldi, la difesa della linea Vallo di Diano, e della Noce, e torno al mio argomento diretto per la linea interna. E poichè siamo sul tema della spesa, ed alla Camera occorre portare cifre semplici, io dirò che, senza tener conto dei dieci chilometri di problematico abbreviamento per lo stacco supposto da Battipaglia, che per me è difficilissimo, anzichè da Eboli, e ritenendo unicamente l'economia di ventisei chilometri che, a base della relazione stessa degli onorevoli Passerini ed Imperatori, sono ammessi per la variante della valle del Savuto, io trovo che, moltiplicando questi ventisei chilometri pel costo medio di lire 445,862, linea interna; abbiamo l'economia di lire 11,592,412 che, dedotte dalle lire 184,170,000, che erano attribuite alla linea interna; abbiamo lire 172,577,588, epperò in confronto alle lire 174,540,000 della linea litoranea, avremo una economia di lire 1,962,412.

Se poi si considera che la linea interna colla variante per la valle del Savuto renderebbe inutile la Cosenza a Nocera Tirrena che vi propone la Commissione, e farebbe risparmiare la spesa di quella linea che a pagina 44 della relazione Passerini ed Imperatori è valutata in 21,044,000 lire avremmo l'economia complessiva di lire 23,006,412. Ma non intendo portare in linea di conto quest'ultima economia che poi servirebbe alle diramazioni su Vallo e Paola che io comprendo nel mio sistema.

Non so se sia stato abbastanza felice nell'esprimere le mie idee, ma parmi avere dimostrato che la spesa per la linea da me propugnata risparmi 2 milioni sulla linea litoranea proposta dalla Commissione tecnica. Veniamo ora alla zona d'efficienza, cioè popolazione e territorio.

La relazione Passerini ed Imperatori ha un allegato contenente due quadri, uno per la popolazione interessata alla linea interna, ed un altro per la popolazione interessata alla linea litoranea.

Il risultato di questi allegati si è che la linea litoranea servirebbe ad una popolazione di 673,000 abitanti, e la linea interna ad una popolazione di 735,309 abitanti, di guisa che a favore della linea interna starebbe la popolazione di 71,594 abitanti. Questo è per grazia speciale degli onorevoli Passerini ed Imperatori.

Ma, o signori, dobbiamo noi attribuire agli onorevoli Passerini ed Imperatori tutti gli errori che sono occorsi nei quadri delle popolazioni interessate all'una linea piuttostochè all'altra? No; io non posso assolutamente ammetterlo, e debbo ricorrere al copista.

Come si può dire infatti che per la linea interna non sono interessate tutte le popolazioni da Eboli fino Buccino? Ebbene questo quadro farebbe credere che le popolazioni in mezzo alle quali dovrebbe passare la linea interna sono popolazioni non interessate.

In che modo sono combinati questi quadri? Quali comuni sono stati dimenticati? Sono stati compresi più lontani come San Chirico Raparo, San Martino d'Agri, ecc., e dimenticati i più vicini ed interessati alla linea interna, cioè Brienza, Marsico Nuovo, Marsico-Vetere, Viggiano, Tramutola, Sapona, Spinoso, Montemurro. E Lagonegro e Lauria, per il cui territorio dovrebbe passare la linea interna, sono considerati come interessati alla linea litoranea!

Qui in mezzo a noi c'è il deputato di Lagonegro ed egli potrà dirvi meglio di me se quelle popolazioni sieno interessate alla linea interna od alla linea litoranea.

Ma c'è di più; la stessa città d'Eboli (notate, questo è grave) non è interessata per una linea che passa nel suo territorio, ed è invece interessata ad una linea che non vi passa, perchè si stacca a Battipaglia prima di giungere ad Eboli!

Dunque, onorevoli colleghi, tali errori io non intendo attribuirli agli onorevoli Passerini ed Imperatori; io dico semplicemente, per non annoiare la Camera, che, fatte le debite rettifiche, la popolazione servita dalla linea interna può salire ad 1,200,000 abitanti, quella della linea litoranea ascenderebbe appena a 500,000.

Ma quando parliamo di popolazione io credo che noi non possiamo andare soggetti ad errori; poichè per la linea interna si soddisfano i comuni capoluoghi di circondario, Campagna, Sala-Consilina, Lagonegro, Castrovillari, Cosenza, Monteleone, Nicastro e Palmi i quali tre ultimi sono anche serviti della litoranea, e poi indirettamente i tre circondari di Rossano, Gerace e Cotrone, perchè la linea interna s'innesta a Cosenza e Spezzano-Albanese.

Invece la linea litoranea serve ai capoluoghi di circondario, Vallo e Paola, oltre i tre serviti pure dalla interna come ho detto e cioè: Monteleone, Nicastro e Palmi.

Io non dico che contro la geografia non si possa votare, ma la geografia, onorevoli colleghi, non si può negare.

Ma c'è di più, o signori. Quando si parla di popolazione servita da una ferrovia, bisogna intendersi bene. Colla linea interna è collegato tutto il sistema di viabilità che si collegava con l'arteria della via nazionale delle Calabrie. E la ragione è semplice. Quella unica via di interesse nazionale, la *consolare* così detta, nelle Calabrie è stata costruita fin dal 1815; 64 o 65 anni fa. È, a un dipresso, della età dell'onorevole Plutino. Ebbene quella strada ha prodotto il fenomeno semplicissimo che tutto il sistema di viabilità è collegato con questa che era l'unica arteria principale pel Salernitano, per la Basilicata e le Calabrie. Ma colla litorale chi sono collegati? Sono collegati ipoteticamente un certo numero di abitanti; perchè non vi è un sistema di viabilità già stabilito; è un sistema di viabilità di là da venire e che in moltissimi punti è anche difficile a venire; poichè vi è, come sapete benissimo, una spalliera erta di montagne chescendono a picco sul mare e che hanno in certi punti fino a 1000 metri di altezza.

Abbiamo parlato delle popolazioni. Parliamo ora del territorio. Ma che è forse arduo compito quello di dimostrare che la zona di territorio servita da una linea interna è doppia (per lo meno doppia; questo me lo dovete consentire) è doppia dico di quella servita dalla litoranea? Ma nel caso presente per la condizione speciale della linea litoranea la popolazione da questa servita non è la metà. Di guisa che rimane, secondo il mio modo di vedere, egualmente chiaro che la linea interna non solo serve a una doppia zona di territorio (derrate, legnami, bestiame, ecc.) ma ha una zona non solamente doppia, ma quadrupla, stando le speciali condizioni del litorale.

Ma, o signori, l'appetito viene mangiando, e dopo che la relazione Passerini ed Imperatori aveva creduto di dimostrare che vi erano quattro ore di più nel percorso, e dieci milioni di più per la spesa, e soltanto una differenza infinitesimale in conto di popolazione a carico della linea interna, ha detto a se stessa: Ora che ci troviamo a questo punto, tiriamo via, e diciamo che non c'è questione strategica. Anzi, arrivata a questo punto la Commissione, e incoraggiata dal suo unilaterale successo, ha assunto un tono che offusca l'imparzialità del giudice, e rivela un po' l'avvocato, in quanto che essa si esprime in questa maniera: « Laonde sarebbe una cosa veramente strana e singolare che si volessero ora mettere in campo le ragioni strategiche per opporsi alla costruzione d'una ferrovia litoranea, lungo il mar Tirreno, e precisamente nelle contrade ove non è guari possibile che abbiano a decidersi le sorti d'Italia. »

Di guisa che *lo strano ed il singolare*, se fosse vero quest'appunto, non spetterebbe a me, o signori, ma se ne prenderebbero una parte gli onorevoli Ricotti e Bertolè-Viale, che negli uffici hanno sostenuto la linea interna; e se ne prenderebbero una parte gli onorevoli Zanolini, Baratieri, Marselli, Morana e tutti coloro che abbiamo sentito in questi giorni occuparsi della questione strategica a proposito di ferrovie.

Ma qui, o signori, non è già questione della strategia dell'onorevole Bortolucci, o di quella non meno competente dell'onorevole Cocconi, per sapere se il nemico debba venire da destra o da sinistra; qui la questione è semplicissima, qui è questione di dire, che la linea litoranea è esposta, e la linea interna non è esposta al nemico.

Ma quali sono gli argomenti coi quali gli onorevoli Passerini ed Imperatori sostengono, che non ci sia una questione strategica nella questione della linea Eboli-Reggio litoranea? Essi dicono così: c'è un tratto di strada che rimarrebbe sempre scoperta che è quella che viene da Salerno a Cava, e poi arrivata anche la linea interna ad un certo punto, nel Catanzarese, essa deve uscire pur sempre al litorale.

È lo stesso come si dicesse, che perchè non possiamo avere l'intero, si abbia a rinunciare anche alla parte. E quest'argomento assomiglia molto a quell'altro di cui si è servito la relazione degli onorevoli Passerini ed Imperatori quando scriveva: ormai non si può più mettere innanzi alla Camera il problema strategico delle ferrovie, perchè bisognava pensarvi prima quando cominciammo a costruire le ferrovie litoranee, come se colui il quale ha commesso 29 errori possa essere incoraggiato da questi 29 a commetterne 30.

Ma, si dice, c'è l'interesse della Sicilia; la Sicilia è interessata alla linea litoranea, e non è interessata a quella interna; questo dicono gli oppositori della linea interna.

E, cosa strana! il primo relatore della Commissione, il valoroso mio amico Morana, è proprio un siciliano. Siciliano degenerare! che non solamente ha accettato la linea mista proposta dalla Commissione, ma forse sarebbe stato disposto a votare la linea tutt'affatto interna! Ed io non me n'era accorto!

Ma parliamoci chiaro, o signori. Se la Sicilia ha un interesse, qual è questo interesse? Nel petto di ogni siciliano batte, secondo me, il cuore di un ita-

liano; il primo interesse, il primo bisogno dei Siciliani è quello di essere congiunti per via coperta al resto d'Italia. Ma oltre a questo interesse grande, elevato, altamente politico, vi sono altri interessi per la linea litoranea? Può la Sicilia avere interesse di essere congiunta per mezzo della litoranea alle popolazioni del litorale, colle quali ha già l'agio di essere in comunicazione per la via di mare? No, o signori, io credo che interesse della Sicilia sia di essere in comunicazione colla parte interna di queste provincie.

Ma c'è di più, o signori, l'interesse della Sicilia è quello di esser messa in comunicazione con regioni che hanno i medesimi prodotti? No, o signori. Io credo che interesse della Sicilia sia di mettersi in comunicazione con regioni che hanno prodotti diversi dai suoi, e la linea interna fa risparmiare alla Sicilia 80 chilometri sul percorso fra Reggio e Bologna, e l'interesse per la Sicilia, se ve n'ha uno, è quello di congiungersi con questo ganglio delle ferrovie italiane, che è la tappa delle ferrovie mondiali. Ma la Commissione Passerini ed Imperatori, dopo di avere usato a ribocco di questo argomento della Sicilia in suo favore, arrivata a un certo punto soprassiede, ci pensa un momento, vede che non potrebbe essere interesse della Sicilia la ferrovia litoranea e scrive un periodo, che mi fa l'effetto di una dinamite... posta sotto un castello di carta. Questo periodo è il seguente: « Giova però dichiarare, per dissipare ogni equivoco, che non s'intende di dire che la ferrovia del Tirreno possa tirare a sé il gran commercio degli zolfi, dei vini e degli agrumi della Sicilia, che sono destinati a porti esteri, non potendo sostenere la concorrenza della navigazione, che trasporta le

merci a prezzi mitissimi. » (Non pare che sia il Passerini che scrive...) Ma essa potrà lottare vittoriosamente con le navi e coi piroscafi pel trasporto a Napoli di alcuni speciali prodotti *primaticci*! »

Dunque lo scopo della ferrovia litoranea sarebbe stato il trasporto dei prodotti primaticci della Sicilia! L'interesse della Sicilia adunque dal lato politico e commerciale non è quello della ferrovia litoranea.

Ma la città di Napoli, e quando dico città dico provincia, perchè tutti sanno che la città di Napoli assorbe gran parte della provincia, la città e la provincia di Napoli, dico, sarebbero interessate alla ferrovia litoranea?

Io lascio alla penetrazione conosciuta dei miei colleghi deputati della città e provincia di Napoli di considerare bene le conseguenze di una ferrovia tutt'affatto litoranea messa in confronto con la legge 15 giugno 1877, numero 3880, intitolata: Convenzione per i servizi postali commerciali e marittimi, e per chi ha voglia di andarla a consultare dirò che importa valutarne gli articoli 7 della legge, 1 e 3 di quaderni d'onere: Navigazione tra il continente e l'isola di Sicilia.

Ma la provincia di Napoli, e la città di Napoli, città marittima, possono sentire il bisogno di una ferrovia litoranea? Esse hanno dal litorale tutto ciò che la navigazione può recare; esse, se hanno un bisogno, è quello di avere i prodotti dall'interno dalle Calabrie e della Basilicata. Ecco perchè io credo che anche la città e provincia di Napoli, non sieno interessate alla costruzione della linea litoranea ma alla linea interna, e la provincia di Napoli due o tre anni or sono (ed io dichiaro pub-

blicamente di esserne riconoscente) destinò 20,000 lire per gli studi della linea interna, ma non dette un soldo per gli studi della linea litoranea.

E la città e la provincia di Salerno, sarebbero interessate per la litoranea? No, onorevoli colleghi; io credo che la provincia di Salerno sia interessata alla interna che tocca Campagna e Sala, due circondari, mentre la linea litoranea ne tocca uno solo quello di Vallo. E la città di Salerno, questo emporio di tutti i prodotti dello interno della Basilicata e delle Calabrie, dove questi prodotti si raccolgono per andarsi poi a versare nei mercati di Napoli e di Roma, è interessata alla litoranea? No, o signori.

Io sono lieto della recuperata salute dell'egregio rappresentante di Salerno, poichè ha potuto assistere a questa discussione, dalla quale spero sarà persuaso che l'interesse particolare del collegio suo e della provincia che rappresenta, trovandosi felicemente all'unisono coll'interesse generale, io spero, dico, che egli stesso, convinto da questa discussione, appoggerà col suo voto e con la sua parola la linea interna.

Io ho finito. Signori, io non fo una proposta concreta. Aspetto di vedere quale accoglimento trovino queste idee presso il Governo, la Commissione e la Camera, e mi riservo di fare poi una proposta. Dichiaro però che in ogni conto, qualora le mie idee non incontrassero fortuna, io, come minor male, come quello che meno si scosta dall'ordine delle mie idee, accetterò il progetto della Commissione, ma giammai voterò una linea completamente litoranea. (*Benissimo!*)

Tornata del 31 maggio 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Lacava ha facoltà di parlare.

LACAVA. Anche io desiderava di non parlare in questa discussione; ma dopo quanto si disse dagli onorevoli Plutino e Nicotera, certamente io non potevo più tacere. E non desiderava di parlare non solo per la posizione speciale, in cui mi trovo, ma anche perchè mi ripugnava entrare in questa discussione combattendo vecchi amici, coi quali aveva sottoscritto l'ordine del giorno, che diede origine alla linea Eboli-Reggio di cui ora ci occupiamo. Prometto intanto che il mio linguaggio non avrà nulla di offensivo, ancorchè dovesse ferire interessi di regioni diverse; e spero che non darà luogo neppure a domande per fatti personali.

Anzitutto, o signori, io sento la necessità di dichiarare che la linea Eboli-Reggio, sia che passi per il litorale, sia che passi per il Vallo di Diano, o che fosse tutta interna, non tocca punto il mio

collegio. E dico questo, perchè non in quest'Aula, ma al di fuori di essa, si è detto che la linea Eboli-Reggio circonda e passa pel mio collegio, e ne attraversa i campanili. Sappiasi adunque (ed è bene che io lo dica, perchè la geografia anche ignorata resta tale quale è, come ieri bene diceva il mio amico, l'onorevole Lovito) che il mio collegio è tutto sul versante jonico, e che gli ultimi due paesi di esso i più vicini all'Eboli-Reggio, se questa attraversa il Vallo di Diano, che è il più prossimo alla Basilicata, restano distanti da 25 a 30 chilometri. Per chi nol sappia poi soggiungo che per passare dalla Basilicata al Vallo di Diano vi è una lunga catena appenninica, anzi la vera catena appenninica.

Fatte queste dichiarazioni, comincerò dal fatto personale dell'onorevole mio amico Plutino, e lo ringrazio di avere ricordato quell'ordine del giorno sottoscritto da parecchi di noi con ammirevole concordia, ordine del giorno che io ebbi l'onore di sviluppare alla Camera nel 1870, ed al quale pensando ora che ci troviamo divisi, quasi direi che lo deploro! Io ringrazio l'onorevole Plutino di averlo ricordato, anche perchè intendo di provargli che non sono in contraddizione con me stesso. E per quanto ripugni leggere i discorsi propri, pure qualche brano bisogna che io ne legga, anche perchè l'onorevole Plutino mi ricordò ieri quella massima dei giureconsulti romani, che mi perdonerà il mio egregio amico e dotto latinista, l'onorevole Abignente, se io mi permetto di dirla in latino; anzi vorrei che questa massima fosse scritta nel Parlamento, e tenuta presente, poichè non è permesso veramente di leggere

un brano di un discorso senza leggerne le altre parti, che con quella hanno connessione. I Romani avrebbero detto: *Incivile est, nisi tota lege perspecta, una aliqua particula ejus praeposita judicare vel respondere.*

Ebbene, il mio amico Plutino ha letto è vero, un brano di quel mio discorso, ma io avrei desiderato che egli ne avesse letto anche qualche altro, e poi riflettuto a questo, cioè che io in quel discorso non intesi punto definire nè tracciato, nè andamenti per la linea Eboli-Reggio. Nel mio ordine del giorno, che l'onorevole Plutino ieri indicò e lesse alla Camera, si parlava del versante tirreno ed anche del Vallo di Diano. Ora l'onorevole Plutino deve sapere che il Vallo di Diano è posto sul versante tirreno, che le acque del Tanagro e del Calore si gettano nel Sele che va al Tirreno; che quelle del fiume Noce vanno al Tirreno; che non c'è punto del Vallo di Diano, che non sia sul versante tirreno; poichè appunto quella catena appenninica di cui ho parlato, che separa la provincia di Salerno dalla provincia di Basilicata, forma il displuvio delle acque che vanno da una parte al Tirreno e dall'altra al Jonio. Ed infatti, onorevoli colleghi, volete sentire quello che dissi allora alla Camera? Io dissi così:

« Dal lato strategico basta osservare che la linea del Jonio si svolge sempre nel litorale, ed in conseguenza esposta facilmente, in caso di guerra, ad essere inutilizzata, perchè non si può difendere, non essendo possibile difendere tutto il litorale del Jonio, mentre la linea da Eboli a Reggio, svolgendosi sul versante tirreno, è riparata in gran parte dal mare. »

E quando io diceva *è riparata in gran parte dal mare*, alludeva appunto al percorso per quel Vallo di Diano, del quale io mi faccio ora sostenitore, come avrò l'onore di esporre alla Camera. Continuava: « ed in quei luoghi in cui toccasse il litorale, sarà facile a difendersi, essendo a tutti noto come il litorale tirreno si presta più alla difesa che il litorale jonico. »

Ma non basta, onorevole Plutino; se ella avesse avuto la compiacenza di guardare anche il resto, avrebbe visto che io non faceva allora differenza del litorale dal Vallo di Diano, e solo diceva che la linea Eboli-Reggio avrebbe servito a tutti i paesi lungo il versante tirreno. Ed infatti, io diceva riguardo ai paesi ed ai circondari ai quali è utile la linea Eboli-Reggio: « sarebbero i circondari di Reggio, di Palmi, di Monteleone, di Nicastro, di Cosenza, di Paola, di Lagonegro, di Sala, di Campagna, di Vallo della Lucania e di Salerno, oltre di alcuni paesi dei circondari di Castrovillari e di Potenza. »

Vede l'onorevole Plutino e vegga la Camera che parlava del circondario di Sala, che è tutto nel Vallo di Diano; parlava di Lagonegro, che è appunto nella linea interna; parlava di molti paesi dei circondari di Potenza e di Castrovillari che non hanno altro interesse che alla linea interna.

Io veramente, giova replicarlo, avrei desiderato dall'onorevole Plutino che egli, citando il mio discorso, avesse fatto osservare che io non sosteneva allora alcun andamento; io sosteneva l'Eboli-Reggio indipendentemente da qualunque tracciato, e indicava soltanto i circondari, i paesi, le zone, le plaghe a cui questa linea deve essere utile.

Ma il mio discorso, citato dall'onorevole Plutino, me ne fece ricordare un altro; e nel citarlo alla Camera prometto all'onorevole Plutino che osserverò la nota massima di Celso, non sarò incivile; *l'incivile est non me lo potrà rimandare. (Si ride)*

Davvero quel discorso, che è proprio dell'onorevole Plutino, mi ha fatto molta impressione (e me ne compiaccio, poichè l'onorevole Plutino deve essere con me, e mio alleato nel sostenere la linea del Vallo di Diano). Nel 1861 l'onorevole Plutino, parlandosi allora della linea del Jonio (voi sapete che fu proposta dal Governo la linea tirrena, e che fu la Commissione parlamentare la quale preferì la linea del Jonio), l'onorevole Plutino, dicevo, era sostenitore della linea del Jonio e combatteva la tirrena. E sapete cosa diceva allora l'onorevole Plutino? Uditelo: « L'onorevole Petruccelli oppone alla strada del Jonio i ponti da costruire (e l'onorevole Petruccelli Della Gattina era profeta, poichè sappiamo tutti quante e quali spese siansi fatte pei famosi ponti del Jonio). Io potrei dire che dalla parte del Tirreno ci vorranno immensi trafori vicino a Reggio, a Bagnara ed a Palmi (lo noti l'egregio, per quanto vivace, altrettanto ragionevole amico mio l'onorevole Vollarò)... »

VOLLARÒ. Mi tirano proprio per i capelli.

Voce. Ma se non ne ha! (*ilarità*)

LACAVA... « vi è una lunghezza di 10 miglia, tutta a rupi, a picco sul mare, alla quale non è menomamente possibile di addossare una strada, se non con un fortissimo *tunnel*. Così tutta la strada, che sussiste di contro alla provincia di Cosenza, è tutta composta dei versanti del monte Alto, come lo chia-

mano, che scende al mare a picco per burroni, dimodochè la strada che vi si è fatta da Cosenza a Paola è chiamata *del palombaro*, perchè sono denti a picco quelle rupi, e vi fanno nidi le palombe selvaggie, sono scure, inaccessibili anche ai cacciatori... » (*ilarità*)

PLUTINO A. E vero!

LACAVA. « Io me ne appello a tutti i cosentini che seggono in questa Camera, e che hanno percorsa quella strada, essi sanno che vi sono picchi tali che una volta la diligenza è stata capovolta dal vento, come avviene sul colle di Tenda. In conseguenza bisogna porre innanzi al Parlamento la questione nella sua nuda verità. Credo che la strada del Jonio è cento volte più facile di quella del Tirreno. »

(L'onorevole Alario e l'onorevole Nicotera accennano alla strada da costruirsi pel Cilento. (*Interruzione*) Permetta, onorevole Alario, risponderò anche a questo). L'onorevole Plutino dunque con queste parole fulminava a morte la linea di Reggio-Palmi-Paola. (*Interruzione dell'onorevole Plutino Agostino*)

Permetta, onorevole Plutino, queste sono le sue parole.

PLUTINO A. Risponderò.

PRESIDENTE. La prego di far silenzio, onorevole Plutino; tutti hanno ascoltato lei, ascolti ella a sua volta gli altri.

LACAVA. Come io diceva, questa è la parte estrema del litorale della Calabria, e per me qualunque ne sieno gli ostacoli, dovranno superarsi. In conseguenza rilevando le osservazioni dell'onorevole Plutino, mi affretto sin d'ora a dire che sostengo per quella parte la linea litorale. Sapete poi, onorevoli

collegli, che cosa diceva parlando del resto della linea, cioè da Castrocuoco in su, l'onorevole Plutino? Egli diceva così: « io quindi dimando che il signor ministro dei lavori pubblici abbia in considerazione questa idea pratica che mi permetto di sottometergli. Da Salerno si può fare una diramazione di 70, 80 o 100 chilometri che andranno, badi la Camera, sino ad Eboli e poi ad Auletta ed a Lagonegro. » In tal modo l'onorevole Plutino traccia appunto la linea del Vallo di Diano (*Si ride*). Ed egli continuava ancora: « Così noi doteremo quelle popolazioni che si troveranno in quei siti di una strada che loro sarà utilissima: » Ecco le parole del discorso dell'onorevole Plutino!

Mi basta dunque far notare alla Camera che l'onorevole Plutino, il quale sosteneva allora la linea del Jonio, faceva rilevare le gravi difficoltà della Tirrena e nel tempo stesso diceva che l'unica *ferrovia possibile* era quella che da Salerno si fosse addentrata sino a Lagonegro, che è appunto quella del Vallo di Diano.

L'onorevole Plutino ha detto anche altra cosa che va notata. Egli ha detto cose relative alla Basilicata (sebbene animato da quei sentimenti patriottici che noi tutti riconosciamo in lui), che io debbo rettificare, anche perchè le sue parole non suonino avverse alla mia provincia natale.

L'onorevole Plutino ha detto che la linea del Basento fu fatta per la Basilicata soltanto e che si sono spesi molti quattrini; moltissimi aggiungo io, ma questa linea, egli lo deve sapere meglio di me, non fu fatta esclusivamente per la Basilicata, ma principalmente per completare la rete delle Calabro-Sicule, cioè per servire a tutte le popolazioni del

litorale Jonio delle Calabrie, e per una comunicazione più celere di queste e della Sicilia con Napoli e Roma.

Io ho voluto fare un calcolo del percorso che si guadagnerà quando la linea del Basento sarà finita, cioè la linea Potentina. Chi voglia da Reggio andare a Napoli risparmierebbe 205 chilometri, e più cinque ore di tempo, perchè invece di andare per Taranto e Foggia a Napoli e a Roma andrà invece per la Potentina. Quelli che più se ne avvantaggeranno, onorevole Plutino, saranno i Calabresi, i Siculo, e quelli della provincia di Lecce cioè del circondario di Taranto.

Dopo aver risposto all'onorevole Plutino, debbo dire qualche parola anche all'onorevole Nicotera.

Egli ha chiamato me testimone per un fatto personale che riguarda lui e l'onorevole Lovito: io veramente non ho nulla a ridire su quello che l'onorevole Nicotera ha detto, cioè che quando noi siamo stati insieme a dividere le responsabilità del potere, l'onorevole Nicotera, nella questione d'Eboli-Reggio, pur sostenendo la linea littoranea, ha mantenuto sempre un contegno verso di me corretto. Egli, ogni volta che abbiamo discusso dell'Eboli-Reggio, non mi nascose che sosteneva la linea littoranea, ma non disse nè fece cosa contro la linea interna o quella del Vallo di Diano.

L'onorevole Nicotera poi, nel suo discorso, con quell'abilità che tutti gli riconoscono, ed io innanzi tutti, ha cercato di impicciolire, me lo permetta, la questione Eboli-Reggio per il Vallo di Diano; e diffatti quasi quasi voleva che questa questione si fosse individuata *nell'onorevole Lo-*

vito e nell'onorevole Lacava. La questione Eboli-Reggio non riguarda nè l'onorevole Lovito, nè l'onorevole Lacava, nè s'individua in essi, ma è tale questione che riguarda gli interessi nazionali, non le persone, di cui il Parlamento non si deve occupare. Noi siamo ben poca cosa di fronte a questa questione che, ripeto, non è questione di campanile, poichè allora non varrebbe la pena di trattarla in Parlamento. È questione, lo replico, che riguarda gl'interessi di una larga e lunga plaga che si distende dalle pianure di Salerno sino alla Calabria, dai contrafforti dell'alto Potentino a quelli di Lagonegro e da quelli di Diano fino a Castrocucco. È una questione che interessa non solo questa vasta regione che costituisce il Valle di Diano, ma tutta la costa tirrena delle Calabrie e la Sicilia.

In breve, è una questione che interessa cinque vaste provincie continentali, cioè, Salerno, la Basilicata e le tre Calabrie e tutta la Sicilia, le quali debbono unirsi a Napoli a Roma e al resto d'Italia con una linea più breve e più diretta. L'onorevole Nicotera disse pure, nel rispondere all'onorevole Lovito, alludendo alle parole dette da quest'ultimo, che cioè nel tempo in cui gli onorevoli Imperatori e Passerini ebbero la commissione di studiare questa linea, era fortemente sostenuta dal potere la linea littoranea; per cui l'onorevole Nicotera, ripiegando l'argomento, disse che ora è fortemente sostenuta la linea interna. Può rassicurarsi l'onorevole Nicotera, io non peso su nessuno. La linea del Vallo di Diano, che io sosterrò, surse prima che io fossi segretario generale del Ministero dei lavori pubblici; è nata dalla stessa commissione Imperatori e Pas-

serini, i quali, come dimostrerò or ora alla Camera, non sono punto contrari alla linea del Vallo di Diano. La linea pel Vallo di Diano non solamente è nata prima, ma fu studiata anche prima. Invero, oltre degli studi fatti dalla commissione Passerini ed Imperatori, vi sono gli studi dell'ingegnere Scalabrini, al quale io non do nè brevetto di idoneità nè di inidoneità, poichè non mi pare sia permesso ad alcun deputato di dare tali brevetti ad ingegneri, anche perchè si trovano fuori del Parlamento.

E colgo questa occasione per dire che l'ingegnere Scalabrini (è bene che lo sappia la Camera) ha avuta la autorizzazione a fare gli studi di una linea pel Vallo di Diano nel 9 luglio 1878, ai tempi, cioè, in cui a palazzo di San Silvestro erano gli onorevoli miei amici Baccarini e Grimaldi. Resta quindi bene affermato che lo studio e la questione della linea del Vallo di Diano non nacquero, quando chi ha l'onore di parlarvi si trovava a San Silvestro. Anzi aggiungerò ancora che la linea del Vallo di Diano fu studiata non solo dagli ispettori Passerini e Imperatori, e dall'ingegnere Scalabrini, ma ancora molto tempo più innanzi, cioè, vi fu un altro studio disposto ai tempi dell'onorevole Spaventa, quello fatto dagli ispettori del Genio civile Palmieri e Billia.

Dette queste cose, discendo, e brevemente come è mio costume, un po' sul merito della questione di cui ci stiamo occupando.

Io non sono nè ingegnere, nè generale; sono uomo politico, e come tale, tratterò la questione dal punto di vista politico, scendendo per quanto mi è necessario in alcuni dettagli, servendomi come base del

mio discorso, della relazione Imperatori e Passerini. Avverta ciò la Camera, e per questo imploro un po' di sua benevola attenzione.

Sulla linea Eboli-Reggio noi abbiamo cinque progetti. Io ne farò brevemente l'esame e la storia. Uno è il progetto degli ispettori del Genio civile Palmieri e Billia, progetto di linea interna, tutta interna che raggiunge il litorale verso la Calabria di Catanzaro; l'altro è il progetto tutto litoraneo del compianto nostro collega Giordano, di cui io più di tutti deploro la perdita, poichè egli avrebbe portato in questa Camera molta luce, specialmente sul valico del Vallo di Diano; terzo è il progetto dell'ingegnere Gargiulo, il quale è anche un progetto di linea interna e di cui vi parlò ieri lungamente il mio amico l'onorevole Lovito; il quarto progetto è quello degli onorevoli Imperatori e Passerini cioè della commissione d'ispettori del Genio civile nominati dall'onorevole Zanardelli; il quinto è quello dell'ingegnere Scalabrini. Ed è bene che sappia la Camera che io abbandono lo studio dell'ingegnere Scalabrini al mio amico onorevole Plutino il quale ha sì gran braccia e mani per raccoglierlo. Io prometto di non occuparmene punto. E sostenendo la linea del Vallo di Diano e non quella interna, mi allontano in questo punto dal mio amico l'onorevole Lovito, il quale ieri vi ha sostenuto la linea tutta interna e per cui egli combattè la relazione degli onorevoli Imperatori e Passerini. E sebbene riconosca anche io che per la fretta con cui quella relazione dovette farsi, come succede sempre quando si ha un mandato da compiere in breve tempo, essa lasci molte lacune e dia luogo a molte osservazioni in contrario, pure io non

intendo di entrare nella critica della detta relazione, anzi al contrario mi fermo su di essa.

Prendo quindi a base delle mie argomentazioni la relazione degli onorevoli Passerini ed Imperatori, e la fo mia, ed è da questa che io trarrò i migliori argomenti per sostenere la linea che la Commissione parlamentare ha proposto, cioè quella pel Vallo di Diano.

Comincio dunque dalla relazione della commissione Imperatori e Passerini. La relazione Imperatori e Passerini cosa ha fatto? Essa ha proposto la linea littoranea cioè da Battipaglia per Pesto, per la marina del Cilento per Castrocuco, e per Paola a Reggio seguendo sempre il littorale tirreno.

Poi la stessa commissione Imperatori e Passerini ha proposto un'altra linea come variante, che è quella appunto del Vallo di Diano, cioè da Buccino per Vallo di Diano per la Valle della Noce a Castrocuco ove incontra la littoranea, onde la stessa commissione Imperatori e Passerini preferendo la linea littoranea non ha potuto far a meno per i grandi interessi che sarebbero lesi da essa, non ha potuto far a meno, diceva, di proporre nella stessa relazione la linea di Vallo di Diano.

La Commissione parlamentare da voi nominata che cosa fece? Non ha fatto altro che prendere la linea del Vallo di Diano proposta dagli onorevoli Passerini ed Imperatori, e congiungendola col resto della linea littoranea a Castrocuco, ne ha fatta la linea principale, e viceversa di quella che da Battipaglia va pel littorale del Cilento fino a Castrocuco, che la commissione Imperatori e Passerini metteva in continuazione del resto della linea littoranea

come linea principale, ne ha fatto una variante. Io prego tutti di voler bene fermare la loro attenzione su ciò, poichè questa è la verità delle cose. In altri termini, giova replicarlo: la commissione Imperatori e Passerini tracciava come linea principale quella che muove da Reggio e per Castrocuco, littorale del Cilento, giunge a Battipaglia, e come variante, quella che da Castrocuco pel Vallo di Diano giunge a Buccino. La Commissione parlamentare, viceversa, propose per linea principale quella che muovendo da Reggio per Castrocuco e pel Vallo di Diano, arriva a Buccino, e come variante quella che da Castrocuco pel littorale del Cilento raggiunge Battipaglia. Del resto tutto ciò vi sarà sostenuto e difeso dall'onorevole Grimaldi, che tutti sappiamo quanto vale.

Credo poi superfluo far osservare che la linea proposta dalla Commissione parlamentare di cui ho testè tenuto parola, non è la linea interna della quale parlava ieri con tanta copia di argomenti e maestria l'onorevole mio amico Lovito, essa è diversa. Il progetto per la linea interna si addentra nelle Calabrie, cioè pel Vallo di Diano si spinge nel circondario di Lagonegro e Castrovillari fino a Spezzano Albanese, ove incontra la linea di Cosenza e da Cosenza scenderebbe al Tirreno per la valle del Savuto; viceversa quella proposta dalla Commissione parlamentare dal Vallo di Diano scende per la valle della Noce a Castrocuco ai confini fra la Basilicata e Cosenza e di là pel littorale fino a Reggio; quindi la linea della Commissione parlamentare, per meglio intenderci, io la chiamerò *mista*, perchè non è tutta littoranea e non è tutta interna, ma è però

tutta sul versante tirreno. Ciò posto, mi si chiederà: quali sono le ragioni per cui io mi faccio a sostenere questa linea mista, cioè la linea del Vallo di Diano, anzichè la linea litoranea del Cilento?

Io potrei rimettermi a quanto ha scritto il mio egregio amico Morana nella sua elaborata relazione, e potrei rimettermi a quanto dirà il relatore dell'attuale Commissione; ma siccome io ebbi l'onore di far parte della Commissione parlamentare che ora siede su quei banchi, e siccome io ho votato in quella per la linea del Vallo di Diano; così mi permetterete che io spieghi alla Camera le ragioni, per cui io votai allora e sostengo ora la linea del Vallo di Diano, anzichè la linea del Cilento. Le ragioni per cui io ho sostenuta e sostengo questa sono di quadruplice natura: ragioni politiche, ragioni di produttività della linea, ragioni militari e ragioni di spesa di costruzione.

Se è vero, o signori, che le popolazioni sono quelle le quali decidono delle opere che deve fare un Parlamento, io comincio dal dire che noi dobbiamo tenere prima di tutto ai voti di queste popolazioni.

Ora, nessuno negherà, poichè è questione di fatto che le linee interne servono a popolazioni maggiori che le litoranee, poichè le linee interne servono a zone da una parte e dall'altra della linea ferroviaria; viceversa, le linee litoranee non servono che ad una parte soltanto. Aggiungerò di più, le litoranee hanno inoltre la concorrenza del mare e specialmente del cabotaggio lungo le coste.

Ebbene, io ho voluto vedere quale è il numero delle popolazioni servite dalla linea del Vallo di Diano, e quali quelle che lo verrebbero dalla linea del

Cilento. Badi la Camera che paragono solamente le popolazioni servite da queste due linee. Io ho qui una statistica, dalla quale si rileva appunto quali sarebbero le popolazioni interessate più direttamente alla linea del Vallo di Diano, senza distendermi a paesi lontani, e non includendo neppure quei due paesi del mio collegio elettorale, che ho detto essere i più vicini alla linea, e che ne distano da 25 a 30 chilometri.

Il numero dunque degli abitanti che sarebbe servito dalla linea del Vallo di Diano e che comprende una zona ristretta di paesi più o meno distanti da 15 a 20 chilometri, è di 280,000; viceversa, dalla stessa statistica rilevo che gli abitanti del Cilento sono 130,000. Non basta, ho voluto vedere quali siano le strade rotabili che metterebbero alla linea pel Vallo di Diano, e quali quelle che s'innesterebbero alla linea del Cilento.

Le strade principali che mettono alla linea del Vallo di Diano sono 11, quelle alla linea del Cilento 5.

Temo di annoiare la Camera, ma le tengo tutte qui registrate. Quelle del Vallo di Diano sono:

- 1° Strada nazionale postale delle Calabrie.
- 2° Strada provinciale consortile Polla Sant'Arse-
nio, San Pietro, San Rufo.
- 3° Strada provinciale Atena Brienza.
- 4° Strada comunale di Teggiano.
- 5° Strada comunale di Padula.
- 6° Strada nazionale Val d'Agri per Buonabitacolo,
Sanza, Casaletto, Sapri.
- 7° Strada nazionale Valle dell'Agri per Monte-
sano e Moliterno.
- 8° Strada nazionale Sapri-Jonio, per Rivello,
Sapri.

9° Punto Cavallo, Latronico, Senise, ferrovia Jonia.

10. Strada provinciale Lagonegro-Rivello.

11. Strada provinciale di Maratea.

Viceversa, le strade che si trovano lungo il Cilento sono cinque, cioè:

1° Strada consortile di Alborella.

2° Strada provinciale di Battipaglia pel Vallo di Lucania.

3° e 4° Le due strade nazionali Sapri-Jonio e Sapri-Valle di Agri all'origine di esse, che quasi potrebbero considerarsi una sola.

5° Strada provinciale di Maratea.

Passo alle ragioni di produttività. Le ragioni di produttività sono la conseguenza del numero delle popolazioni. Dove trovate più popolazione, è naturale che troviate maggior produttività. Finora noi abbiamo fatte molte linee littoranee; ma c'è stata, o signori, una ragione per farle, una ragione politica. Le linee littoranee eran più facili; bisognava congiungere e legare in un sol fascio l'Italia tutta e quindi era naturale che bisognava fare subito e scegliere le linee littoranee. Ma questo stava bene allora, nel 1861, in quei tempi quando avevamo proprio bisogno di unire e ricongiungere l'Italia dall'un capo all'altro, direi con un colpo di bacchetta magica.

Ma ora, onorevoli colleghi, ora anzi che siamo nel periodo di dover rivedere quanto abbiamo fatto, e che dovemmo fare spinti da una necessità di cose che s'impondeva a tutto ed a tutti; ora no. Se voi dimandate di sapere quali sono i prodotti delle linee littoranee, voi troverete sempre un aggravio sul bilancio dello Stato. Guardate i nostri bilanci, e vedrete quanto paghiamo per garanzie, ecc. E la ragione, in gran parte, per cui le nostre ferrovie

sono passive, è appunto perchè sono fatte lungo il litorale e per luoghi dove non vi sono mezzi di comunicazione, e dove c'è poca popolazione e per dippiù la concorrenza del mare.

Volete sapere, onorevoli colleghi, quanto produce la Taranto-Reggio? L'onorevole Plutino lo sa meglio di me.

PLUTINO A. L'ho detta la ragione.

LACAVA. Oltre la ragione delle tariffe, oltre la ragione che la ferrovia jonica resta in alcuni punti molto lontana dai paesi, c'è una ragione che le supera tutte, ed è la mancanza di strade lungo la medesima. È una vista desolante! Dunque la Taranto-Reggio nel 1875 dava 3006 lire per chilometro (prodotto lordo naturalmente); nel 1876, 3329, nel 1877, 3849. Invece se la riscontrate con qualche linea interna che si addentri nelle valli, e ne cito una la quale non è ancora completa, perchè se fosse completa, chi sa quanto aumenterebbe il prodotto! Prendo la Eboli-Romagnano, che non ha sbocco.

Ebbene, onorevoli colleghi, la Eboli-Romagnano, nel 1875, quando si è aperta, diede 2115 lire a chilometro; nel 1876, 4149; nel 1877, 5784; in tre anni il prodotto si è quasi triplicato!

La terza serie delle ragioni che io indicava per preferire il Vallo di Diano, riguarda le ragioni militari. E su queste in verità non mi sentirei la forza di sostenere una discussione. Ma per me lo ha fatto l'onorevole Marselli, e lo farà poi, con molta maggior competenza e conoscenza di me, l'onorevole mio amico Di Gaeta. Quindi io gli lascio il campo interamente. Solo dirò che pel Vallo di Diano (che è

di 95 chilometri di lunghezza) sono già altri 95 chilometri guadagnati alla linea dorsale, giacchè dobbiamo costruire questa linea come si dice a denti ed a pezzi.

Vengo ora, signori, alle ragioni della spesa di costruzione. Naturalmente parlando della spesa, entro nella parte culminante delle obiezioni che si fanno alla linea del Vallo di Diano, cioè la lunghezza o la brevità di essa di fronte alla littoranea. E badi la Camera che io non mi sposterò, nei calcoli che sono per farvi, dalla relazione degli onorevoli Imperatori e Passerini; è questa il mio libro maestro.

La lunghezza effettiva da Napoli a Reggio per la linea littoranea è di chilometri 497,750, cioè costruiti 73 chilometri e 424,750 da costruirsi; invece la lunghezza effettiva da Napoli a Reggio pel Vallo di Diano è di chilometri 490,124 (cioè 7 chilometri e 630 metri di lunghezza reale in meno della littoranea), di cui essendone costruiti 107 e da costruirsi 382, risultano 42 chilometri in meno da costruire, cioè un altro vantaggio della linea del Vallo di Diano sulla littoranea. In altri termini, la linea del Vallo di Diano vince la littoranea per 42 chilometri già costruiti, e per 7 chilometri e mezzo di minore distanza reale. Prego la Camera di tenere bene a mente queste cifre, perchè sono ufficiali, e tratte dalla relazione Imperatori e Passerini.

Parlerò poi della lunghezza virtuale. Riguardo alla spesa di costruzione, nel progetto degli onorevoli Imperatori e Passerini è portata così: da Battipaglia-Reggio (cioè littoranea) 174,540 milioni; Buccino-Reggio (Vallo di Diano) 167,250 milioni; in breve sette milioni e mezzo circa di differenza. Io

mi attengo alla relazione più volte citata degli onorevoli Imperatori e Passerini, sebbene l'onorevole Lovito abbia fatto ieri osservare, che ci sono altre maggiori differenze di prezzo fino a 14 milioni, ma io mi attengo a quella. Quindi la linea del Vallo di Diano costerebbe, secondo la detta relazione, meno di quella littoranea 7 milioni e mezzo. Intendo determinar ciò anche più dettagliatamente: da Battipaglia a Castrocuco, chilometri 137, lire 52,350,000 da Castrocuco a Reggio, chilometri 287, lire 122,186,000.

L'onorevole Baccarini, quand'era ministro dei lavori pubblici, ritornando su questo conto, portò la differenza a lire 12,000,000, che l'onorevole mio amico Lovito porta a 14,000,000. Infatti secondo l'onorevole Baccarini e la Commissione parlamentare, la linea pel Vallo di Diano da Buccino a Reggio costerebbe 163,000,000, e la linea Eboli-Reggio pel Cilento 174,540,000. La differenza sarebbe quindi di lire 12,000,000 in cifra tonda.

Scomponendo queste cifre, abbiamo 120,200,000 lire per la linea da Reggio-Castrocuco, da Castrocuco a Buccino lire 42,800,000, e quella del Cilento costerebbe lire 54,800,000.

Ora mi occorre tornare alquanto indietro, e rifarmi sulle cifre antecedenti.

Come io vi diceva, la lunghezza della linea littoranea è di 7750 metri più lunga della linea del Vallo di Diano. Però alla lunghezza reale della linea del Vallo di Diano la relazione Imperatori-Passerini contrappone 34 chilometri di distanza così detta virtuale; e così i 34 chilometri aggiunti ai 490 fanno 524 chilometri. E quindi la linea pel Vallo di Diano in-

vece di essere più breve di sette chilometri e mezzo, risulterebbe di 26 chilometri e mezzo di più.

Dal punto di vista in cui mi sono posto, io non mi occuperò delle diverse opinioni esposte sulla distanza virtuale, per la quale finora ho sentito parlare in questa Camera in vario e diverso senso. Le formule Rombaux e Rua sono fra loro diverse, e l'altro giorno l'onorevole Baccarini nel suo discorso sulla Novara-Pino apportò a quelle formule alcune modificazioni; ma, come ho detto, non mi occuperò delle diverse opinioni, e giacchè tutti si riportano a queste formule, io accetto la differenza virtuale tal quale viene affermata dagli onorevoli Passerini e Imperatori, ed è una grande concessione che faccio.

Io debbo però fare osservare alla Camera che la commissione degli onorevoli Passerini e Imperatori ha tenuto conto delle sole distanze virtuali nella linea del Vallo di Diano, ma non di quelle della linea del Cilento, ed unicamente in ciò io dissento dalla detta commissione; e credo dissentirne ragionevolmente, perchè se egli è vero quanto si vuole affermare con la formula Rombaux, con la formula Rua o con la formula Baccarini, cioè che al disopra del 7 per mille bisogna calcolare la distanza virtuale, allora io non so spiegarmi perchè queste stesse formule, questi stessi criterii che chiamerò virtuali, non siano stati applicati alla linea del Cilento. Ed invero nella linea da Battipaglia a Castrocucco, che è di circa 137 chilometri, le livellette eccedenti il 7 per mille possono dividersi come segue: Chilometri 14 circa con pendenza del 12 per mille, e chilometri 24 al 10 per mille. Questi dati si rilevano dal progetto Giordano modificato dalla commissione Passerini e Imperatori.

Ora se queste pendenze superano il 6 e ed il 7 per mille, mi pare che vi sia per esse una distanza virtuale, di cui bisogna tener conto; e per quanto nella relazione degli onorevoli Passerini e Imperatori si cerchi attenuare, ripeto ch'è d'uopo tenerne conto, giacchè si tratta di 38 chilometri che si elevano al disopra della pendenza del 10 e 12 per mille. Applicate a queste pendenze i corrispondenti aumenti, si avrà anche nella linea del Cilento una distanza virtuale di 7 chilometri. Si badi poi che nella relazione Passerini Imperatori si applica la formola Rombaux a tutta l'altezza da superarsi pel Vallo di Diano, mentre la parte di tale altezza che si vince con pendenze inferiori a 10 per mille non è da valutarsi. Da tale inesattezza conseguirebbe ancora una diminuzione nei calcoli della commissione stessa di metri 150 circa di altezza, che, moltiplicati per 59, danno metri 8,850 di distanza virtuale aggiunta, che non ci vuole.

Ciò posto dai 34 chilometri tolti i 7 e mezzo di distanza reale in meno nella linea del Vallo di Diano, tolti anche i 7 di distanza virtuale che vi è sulla linea del Cilento, tolti i chilometri 8,850, di cui ho detto testè; restano in tutto 10 chilometri di problematica distanza virtuale, di cui la linea del Vallo di Diano sarebbe più lunga di quella del Cilento.

E così, onorevoli colleghi, i 40 minuti di tempo che, secondo gli onorevoli Imperatori e Passerini, i treni celeri impiegherebbero di più sulla linea del Vallo di Diano di fronte a quella del Cilento, vengono anche essi a scomparire, o per lo meno a ridursi a pochi minuti. Infatti i 40 minuti sono calcolati sulla maggiore lunghezza di 27 chilometri, e siccome

questi vengono ridotti a 10, così bisogna fare una corrispondente e proporzionale riduzione di tempo, il che limita la differenza a 16 minuti. E tutto ciò quando fossero vere tutte quelle distanze virtuali, che molti mettono in dubbio e che io accetto, continuando nel sistema di concedere troppo.

Si dirà che queste distanze virtuali importano una spesa maggiore di trazione, e quindi di esercizio.

Faccio osservare alla Camera che, siccome già dissi, in questa linea del Vallo di Diano, essendovi già 42 chilometri costruiti in più, una parte di queste spese sono già fatte, e sarebbero queste le spese fisse come, per esempio, le stazioni, il personale, ecc., le quali non si devono mettere in calcolo. Ma anche di queste non voglio tener conto, e quindi calcolo solamente le spese maggiori per la voluta distanza virtuale.

Calcoliamo dunque in più nelle spese d'esercizio quelle prodotte dalle maggiori pendenze per distanze virtuali; anche assumendo i dati della commissione Imperatori-Passerini, per cui si abbiano da calcolare 27 chilometri in più nelle spese d'esercizio in causa della distanza virtuale, la maggiore spesa di esercizio si può calcolare per anno come segue:

Numero giornaliero di treni	4 di andata
Id. id. »	4 di ritorno
	8

Numero dei chilometri 27.

Treni-chilometro per giorno $8 \times 27 = 216$ e per anno $216 \times 365 = 78,475$. Mettendo la spesa del treno-chilometro a lire 3, si avranno treni-chilome-

tro $78,475 \times \text{lire } 3 = \text{lire } 235,425$. Riducendo l'aumento delle distanze virtuali a chilometri 19, cioè deducendo 7 chilometri per aumento di distanza virtuale applicata alle pendenze della linea esterna, le maggiori spese di esercizio si calcolano come segue: Treni-chilometro $19 \times 8 = 152$ per giorno, e per anno treni-chilometro $152 \times 365 = 55,480$. Risulta a lire 3 per treno-chilometro la spesa di lire 166,440. Ed elevandola a capitale nella ragione del 6 per cento si ha la somma di lire 2,774,000.

Dunque, volendo anche aggiungere alla linea del Vallo di Diano questa maggiore spesa di 2,774,000 vi restano sempre circa 5 milioni di spesa minore di fronte alla littoranea secondo i calcoli degli stessi onorevoli Passerini e Imperatori, e vi restano 9 milioni, stando a quelli dell'onorevole Baccarini, nel tempo in cui era ministro dei lavori pubblici. Avendo promesso di non parlare degli studi dell'ingegnere Scalabrini, non porto dinanzi a voi i suoi calcoli, i quali fanno ascendere la minore spesa per la linea del Vallo di Diano a 18 o 20 milioni, perchè intendo che degli studi di questo ingegnere si occupi solo il mio amico Plutino.

PRESIDENTE. Vuole riposarsi, onorevole Lacava?

LACAVA. Mi riposerei un poco, se l'onorevole presidente lo consente.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per 5 minuti.

L'onorevole Lacava ha facoltà di proseguire il suo discorso.

Li prego di tornare ai loro posti e di far silenzio, onorevoli deputati.

LACAVA. Io ho poche altre osservazioni da fare.

Alla linea del Vallo di Diano da alcuni è stata fatta l'obiezione, che essa ha bisogno di superare delle forti pendenze. Anche su questa parte della questione parlerà lungamente l'onorevole mio amico Di Gaeta, scendendo egli a tutte le particolarità della stessa; per me mi limito solo a fare alcuni confronti di pendenze e di condizioni altimetriche, tenendo per base la relazione Passerini-Imperatori.

La linea del Vallo di Diano avrebbe il 20 per mille di pendenza massima per 24 chilometri, e si eleverebbe ad un punto fino a 650 metri, massima elevazione, secondo quella relazione.

Siccome io ho detto che non mi interesso di altri studi, i quali diminuirebbero l'elevazione massima, come vi dirà il mio amico Di Gaeta, che possono farla scendere fino a 613 metri, ed essendo entrato nel sistema delle larghe concessioni, citerò tutto ciò che è stato scritto su questo nella relazione degli onorevoli Passerini ed Imperatori, e dico che la pendenza massima è del 20 per mille, la lunghezza del tratto di tale pendenza è 24 chilometri con 650 metri di massima elevazione, e mi permetto solamente di fare dei confronti con altre linee già costruite, o che sono già in costruzione, o che si trovano nel presente disegno di legge.

Io trovo, per esempio, fra le linee da costruirsi, che la Parma-Spezia ha per pendenza, 25 per mille; la Roma-Solmona, 26 per mille; la Campobasso-Benevento, 25 per mille; fra le linee in costruzione, la Eboli-Potenza-Torre Mare 26 per mille, e la linea Vallelunga, 25 per mille. Al disopra del 20 per mille delle linee da costruirsi sarebbe quella del Vallo di Diano, quando deve salire dalla marina

pel monte Cervaro alla valle della Noce. Ed in quelle già costrutte vi ha la linea Busalla-Pontedecimo, 35 per mille; la Torino-Savona, 25 per mille; Alessandria-Savona, 25 per mille; Porretta-Pistoia, 26 per mille. Nelle romane: Ancona-Foligno-Orte, 22 per mille; Napoli-Roma, 20 per mille. Nelle meridionali: Foggia-Napoli, 22 per mille; Taranto-Reggio, 20 per mille; Napoli-Eboli, 25 per mille; Palermo-Porto Empedocle, 30 per mille. E le lunghezze percorse su tali linee con le pendenze sopra espresse superano molte volte i 24 chilometri della linea del Vallo di Diano. Infatti, nella Solmona-Roma sono 37 chilometri con la massima pendenza del 26 per mille, nella Faenza-Pontassieve 29 chilometri con la pendenza massima del 25 per mille; nella Porretta-Pistoia 39 chilometri con la pendenza massima del 26 per mille, nella Palermo-Porto Empedocle 32 chilometri con la pendenza massima del 30 per mille; nella Torino-Savona 31 chilometri con la pendenza massima del 25 per mille, e così via via per altre linee.

Lo stesso dicasi delle massime elevazioni.

La linea Roma-Solmona si eleverà presso la stazione di Pescina a 898 metri; la Campobasso-Teroli si eleverà alla stazione di Vinchiatturo a 731 metri; la Eboli-Potenza si eleverà a Potenza a 666 metri, e tutte queste elevazioni sono al disopra di quella che sarebbe proposta dalla commissione Imperatori e Passerini nella linea del Vallo di Diano che, come dicevo, si eleva all'altezza massima di 630 metri.

Fatte queste altre osservazioni (e mi perdonino i pratici di queste cose, se io, profano, mi sono per-

messo di fare tali confronti e paragoni) io non ho che a riepilogare quanto ho finora detto.

Signori, quando io credo di avervi dimostrato, che la linea del Vallo di Diano produrrà di più di quella del Cilento, perchè attraversa regioni più popolate, e perchè non ha la concorrenza del mare, e specialmente del commercio di cabotaggio; quando vi ho dimostrato, che servirà ad una maggiore zona di territorio; quando vi ho detto, che nella linea del Vallo di Diano vi è la minore spesa di sette milioni e mezzo secondo il progetto Passerini-Imperatori, e di 12 milioni secondo l'onorevole Baccarini; quando vi ho dimostrato, che vi è ancora una minore percorrenza reale di sette chilometri e mezzo, e che vi sono 42 chilometri di meno da costruirsi; quando vi ho dimostrato, che anche aggiungendo quella distanza virtuale, che io chiamerei problematica, perchè molti ne ragionano in un modo, altri in un altro, e volendo concedere non molto, ma tutto, ci troviamo solamente ad avere non più che 10 chilometri di percorrenza maggiore; quando vi ho detto, che di fronte a tutti questi risultati non mi pare possibile che abbia a preferirsi la linea littoranea, io credo di avere provato il mio assunto, cioè quello di dimostrare perchè nella Commissione parlamentare, di cui ebbi l'onore di far parte, io sostenni e votai questa linea che la stessa vostra Commissione vi propone oggi.

Con questo, o signori, dirò a me stesso di aver compiuto il mio dovere, e mi preme di manifestarvi ancora una volta, che questo mio profondo convincimento e le ragioni, che lo assistono, non sono nati ora che io mi trovo, per condizione speciale,

segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, ma fin da quando io era membro della Commissione parlamentare, di cui cessai di far parte per l'ufficio che ora ricopro.

Questa convinzione profonda che io ho, l'ho manifestata oggi alla Camera, ed ora essa ne è giudice supremo. Fatto il proprio dovere, tengo per massima di dire: avvenga che può.

Quindi mi affretto a concludere, e dico anzitutto che desidero, o signori, che questa questione non sia soffocata; desidero che sia discussa in tutta la sua estensione, e che ciascuno di noi, prima di votarla, abbia la convinzione profonda di votare ciò che risulta dai fatti, non da improvvisazioni, che possono in questa Camera più o meno avvenire.

L'altra cosa che dico è questa: l'onorevole Nicotera, che mi dispiace non vedere al suo banco, l'onorevole Nicotera fece appello, terminando il suo discorso ieri sera, all'onorevole presidente del Consiglio, facendo rilevare che egli aveva ed ha in mente di accordarsi su questa linea; e diceva, rivolgendosi a questi banchi, e specialmente all'onorevole Lovito ed a chi ha l'onore di parlarvi, che eravamo noi quelli che respingevamo ogni accordo. Io dichiaro questo, da parte nostra, e da parte mia specialmente che a' giusti accordi noi non ci siamo negati; ed ora, manifestate le mie idee, ne lascio giudice la Camera. Qualunque sia però il suo giudizio, io mi vi acquetterò, e per parte mia faccio anch'io voti all'onorevole mio ministro, ed all'onorevole presidente del Consiglio, che si trovi modo affinchè questa questione finisca. Poi mi rivolgo alla Camera e dico francamente: qualunque sia l'evento della discus-

sione sulla Eboli-Reggio, desidero che non si lasci deciderla al potere esecutivo.

Signori, se lasciate la questione dell'Eboli-Reggio al potere esecutivo, voi prolungate la lotta per altri 8 anni; ed è per questo che io ho combattuto nella Commissione a viso aperto l'articolo 21 del disegno di legge dell'onorevole Baccarini. Se una risoluzione potesse prendersi subito, in un giorno, in due, potreste pure lasciarla risolvere al potere esecutivo, ma non dovete mai lasciare al potere esecutivo una questione che per molti anni potrà trascinarsi. Questa questione, onorevoli colleghi, turba uomini e popolazioni. Io desidero che sia finita, e sia finita per legge, affinché ciascuno di noi, una volta approvata la legge, possa dire: definitivamente la linea Eboli-Reggio passerà per il tale o tale altro punto. I rappresentanti del paese resteranno liberi e al disopra di qualunque questione; e le popolazioni finiranno per piegare la fronte al volere della loro rappresentanza. Gli uomini politici prevedono e provvedono. Io ve l'ho previsto; provvedete! (Bravo! a sinistra)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Petruccelli della Gattina.

PETRUCCELLI DELLA GATTINA. Signori, io non sono nè ingegnere, nè ufficiale di stato maggiore. Non ho dunque la competenza per favellare di cose di strategia, nè di cose di tecnologia. Avrei anzi continuato a godere della voluttà del silenzio - forzato pure dalla febbre - se non avessi avuto il dovere di presentare qualche osservazioni nell'interesse del mio collegio. E vi sono tanto più incoraggiato da che questi interessi, in apparenza elettorali, armonizzano con gli interessi generali della nazione.

Parlo in favore dell'articolo 3 della Commissione, e propriamente della ramificazione dell'Eboli-Reggio che da Buccino, sull'Eboli-Potenza, va a sboccare al mare.

Per questo tracciato dell'Eboli-Reggio furono disaminati dalla nostra onorevole Commissione una dozzina di progetti, divisi in tre categorie: il litto-

rale, l'interno, il centrale - cui l'onorevole Commissione ha adottato, per conciliare tutti gli interessi.

Nessuno di codesti progetti però - salvo quello della Commissione - è *completo* ed autorizzato da solidi studi sui luoghi. Gli ingegneri, compresi i governativi, li abborracciaron e si addottrinarono in massima parte, sulle carte dello stato maggiore, le quali non sono sempre le più appropriate a questo genere di lavori.

L'uffiziale di stato maggiore si preoccupa principalmente dei punti strategici; della facilità ed abbondanza degli approvvigionamenti; della natura delle strade; e se ha più elevata intelligenza, del carattere degli abitanti dei luoghi cui percorre. L'ingegnere civile invece, se fa il suo dovere, guarda innanzitutto: alle difficoltà geologiche; all'orografia; alla corografia, all'idrografia; studia la statistica delle popolazioni e la loro indole, se più adatte all'agricoltura, all'industria od al commercio.

Tutti questi progetti in generale hanno del fantastico come i *Racconti Fantastici* di Hoffmann ed i *Racconti Straordinari* di Edgar Poe. Essi inciampano in difficoltà considerevoli: frane irresistibili; misteriose gallerie a perforare; terreni acquitrinosi; lunghi ponti; vertiginosi acquedotti non solidi; pendenze ed elevazioni pericolose; curve strangolate.

L'onorevole nostra Commissione constatò - con la grande sagacia e capacità che la distingue - queste enormi difficoltà. Però non v'era modo di evitarle.

Poichè un tracciato doveva pur adottare per equiparare la rete ferroviaria italiana, per quanto

era possibile, nelle quali, come già con tanta competenza segnalò l'onorevole D'Amico, noi occupiamo il 27° posto; e per perequare i benefici della locomozione a vapore fra le altre provincie d'Italia.

Non poteva pertanto scegliere, che tenendo presenti certi criteri; prefiggendosi poscia un metodo.

La Commissione si trovò di fronte a quel grave problema di patologia nazionale.

L'Italia sembra una fanciulla precocemente sviluppata, della quale la circolazione vascolare è malsana, e prende perciò forma e malessere di quella anemia - di cui l'onorevole D'Amico tessè la diagnosi nel suo primo stupendo discorso. Anemia propriamente non v'è. V'è sibbene l'ostruzione della circolazione, per cagione della quale essa sembra avvizzita, languida, scolorata.

Che cosa fa un medico che si trova in presenza di una fanciulla clorotica? La sottomette ad una cura fortificante: le consiglia moto; aria pura dei campi; vittitazione animale più tonica; le prescrive dei preparati di ferro.

L'è appunto ciò che occorre per rianimare la circolazione ora linfatica e latente d'Italia: un *regime di ferro*, come disse l'onorevole Grimaldi: ossia moto, ferrovie molte!

La Commissione mirò a questo regime corroborante. Perciò essa pigliò in considerazione criteri e metodi che si accordavano con i suoi intendimenti, e che si conciliavano con la prudenza e la necessità, e con la forza delle cose.

Questi principali criteri a tenere d'occhio erano: la spesa; le distanze; la facilità di costruzione; l'utilità del servizio; la solidità dell'opera a costrurre e la sua durata.

Di metodi, per la scelta o la preferenza a dare ad una linea, non ve n'era che uno di efficace: quello di procedere per *eliminazione*. Gargiulo e Giordano avevano dimenticata la massima di Bacone, rinforzata da Humboldt: « che per sottomettere la natura, bisogna obbedirle. » La Commissione la ricordò. Quindi eliminò le linee assolute: la *litorale* e l'*interna* estreme; perchè le difficoltà invincibili cui queste dovevano affrontare non promettevano un interesse qualunque al capitale adoperato; e l'opera non aveva stabilità di sorta.

L'onorevole Commissione adottò dunque, in principio, il sistema della linea *centrale* intermedia. Essa pigliò all'*interna* la parte che dell'Eboli-Potenza-Taranto giunge a Buccino. Della linea Eboli-Reggio *interna*, quella parte che da Buccino, pel Vallo di Diano, sbocca al mare, nel golfo di Policastro. Alla linea *litorale*, quella parte che dall'innesto a Castrocucco, prosegue fino a Reggio.

Quivi, la linea si congiunge alle linee del Jonio e dell'Adriatico e cinge l'Italia di un cerchio di ferro.

Shakespeare disse: « che la bianca schiuma del mare faceva dell'Italia una perla incastonata in una borchia d'argento! » Noi le diamo una cintura, che potrebbe ben essere la cintura di Venere cui tutti i Marti d'Europa vorranno snodare. Procuriamo di provvedere altresì la rete a maglie di ferro di Vulcano, per essere tranquilli come i mariti gelosi.

La Commissione si attenne alla linea *centrale* come arteria unica, la quale da Eboli va a sboccare nel mare. Ed a codesto mira il paragrafo 8 dell'articolo 3.

L'itinerario dunque che percorre la linea, se il paragrafo 8 è adottato, sarà il seguente. Movendo da Eboli - la quale non è più l'*Ebura* dei romani, profumata dagli effluvi delle rose di Pesto, ma la Eboli tormentata dai miasmi pestilenti - cui i venti le portano dalla spiaggia desolata, di dove i sostenitori del progetto litorale di Giordano vorrebbero far passare la linea. La locomotiva, uscendo da Eboli, percorre una pianura popolata di secolari oliveti, solcati da fulmini, come burgravi del regno delle piante arboree. Essa procede verso il Sele, che torvo e taciturno rotola verso il golfo di Salerno, ai piedi del massiccio degli Appennini - l'*Alburnus* dei romani. Ne lambe le falde ed i picchi incastellati di oppidi come tanti nidi di aquila, e raggiunge Buccino. A Buccino, la linea si biforca. Verso il nord-est va per Potenza a mettere capo nel golfo di Taranto. Verso il sud-est s'inerpica per la valle del Tanagro - il *Taniger* dei romani - e s'imbocca nel Vallo di Diano, codesta valle poi dovrebbe addimandarsi di Diana, perchè - come mi segnala bellamente il dottore De Vita di Sala Consilina - la tradizione mitologica, ricordata da Cassiodoro e da Ovidio, narra: che fosse quivi una fonte romita dove la casta diva andava a bagnarsi.

All'imboccatura del vallo, oggi di Teggiano, sta Atèna - la *Repubblica* di *Atinum* dei romani - liberrissima terra anche oggidì.

I romani bazzicarono questa contrada e restano tracce di loro molto visibili. Quivi è l'arco di ponte antichissimo di Silla, presso Polla - la *Posilla* degli antichi. Quivi sono i ruderi del ponte Siglio, presso Sassano - il quale prese questo nome nel IV secolo,

storpiando il nome di quel Cajo Luxilio che venne a sistemare le acque del Vallo e vi scavò l'emissario - il *Foxatum* - nel vivo sasso, di cui oggidì pure si trovano i ruderi, e definì la contesa tra i pastori e gli agricoltori coll'editto: *Pastores cedant aratoribus!*

Il Vallo di Diano è una pianura di circa centomila ettari; un mare di fango l'inverno; un mare di smeraldo a primavera; un mare di oro al cadere dell'estate, quando le ricche messi sono mature. È una specie di arena, circondata, ad anfiteatro, da alte montagne, sulle cui falde si sdraiano ricchi e popolosi borghi: la *Consulinum* dei romani, oggi Sala Consilina, Polla, Teggiano..., ed un gruppo di altre terriciuole che si addimandano da nomi di santi: San Rufo, San Giacomo, San Arsenio, San Pietro..., un angolo del paradiso insomma! (*Ilarità*) Ed io, povero loro deputato, li rappresento! Io ne sono il San Pietro. (*Ilarità prolungata*) Silla vi si recò per debellare i Marsi ed i Sanniti, quivi concentrati, al tempo della guerra servile.

La locomotiva correrà pel Vallo di Diano alle falde dei monti; traverserà il vallo della Noce e raggiungerà il *Buxentum*. Lo varcherà sopra un lungo e non difficile ponte; s'imboccherà in un *tunnel*; ed all'uscire di esso correrà fino alla cerulea marina di Castrocuoco.

Il tracciato dell'onorevole Commissione, da Bucino a Castrocuoco risponde pare, soprattutto, signori, al compito delle ferrovie nella moderna civiltà.

Quale sia questa missione di palingenesi generale, nei nostri tempi di democrazia, v'è noto.

Le ferrovie sono, innanzitutto, un agente potente

d i pubblica sicurezza. Dove passa la locomotiva; la si spazza innanzi, come il suo caccia neve, briganti e internazionalisti. Le ferrovie sono fattrice d'unità. Infatti, quando la linea da Eboli a Reggio sarà completa; quando i primi contrafforti delle Alpi si saranno messi in comunicazione seguita con gli ultimi speroni degli Appennini; l'*alma mater* - questa Rachele delle nazioni - vedrà i suoi figli raccolti tutti in una medesima famiglia.

Le ferrovie assicurano l'indipendenza dei popoli, facilitando il mobilitamento delle loro forze armate.

Quando, nel 1870, l'esercito tedesco invase la Francia, l'operazione prima del grande maresciallo Moltke fu: di mandare i suoi ulani ad impossessarsi delle stazioni delle ferrovie e del materiale circolante; e di ordinare ai suoi ingegneri militari, di gettare le lingue mobili di ferro, conduttrici della vittoria, dovunque potevasi.

Laonde, quando Jules Favre piagnucolando al suo solito volle scusare od attenuare la sconfitta - attribuendo la vittoria alla maggiore disciplina delle truppe tedesche ed al loro maggior numero - il maresciallo sciamò: « No, signore, non è stato nè la disciplina nè il numero maggiore di soldati che ci han dato precipuamente la vittoria, ma la *geometria*! »

Il maresciallo intendeva la scienza! Kepler, del resto, addimandò la geometria: *divina poesis*!

Le ferrovie sono equilibratrici della democrazia. Il povero della quarta classe usufruisce dello spazio e del tempo come il signore del *coupé* e del *Pullmann*. E l'economia del tempo e dello spazio, è au-

mento di salario per l'operaio; aumento di conforto pel ricco. E codesta è la migliore delle democrazie ed il migliore dei socialismi.

La facilità degli scambi, favorita dalla mobilitazione dei prodotti, accresce il valore di essi, portandoli, di dove sono offerti, dove sono richiesti.

Le ferrovie imprimono moto a tutto: trasportano idee al pari delle mercanzie - queste in ragione aritmetica, quelle in ragione algebrica - e codesto è il grande portato della civiltà. Dove infatti la linea ferrata arriva, arriva il libro; arriva il giornale, arriva la scuola. Poi i pionieri.

Gli americani, che si spingono nel *Far For West* - come opportunamente ricordò l'onorevole Allievi - si fanno precedere dalla vaporiera, e dove si piantano le stazioni, intorno a queste si agglomerano subito la scuola, l'ufficio postale, l'ufficio del giornale, la casa del municipio e quella del *clergyman*, quella del *clergyman* l'ultima. (*Bravo!*)

Laonde, quando Gregorio XVI, al pari di re Bomba, s'incocciò a non volere le ferrovie - per intuito dell'avvenire - presagiva, d'istinto, la breccia di Porta Pia; la ritirata nei recessi del Vaticano del sommo Califfo. La locomotiva si cacciava innanzi il temporale. Lo *spirituale* si asserragliò nel Vaticano. Ma per quanto altro tempo?

Ed a questo proposito mi sia lecito raccontarvi un aneddoto molto significativo, cui ho raccontato, nel 1869, in un libro intitolato *Le Concile*, ignoto credo a non pochi dei miei onorevoli colleghi.

Si narra dunque che, nei primi tempi in cui le ferrovie divennero l'elemento primo della vita sociale dei popoli civili, verso il 1835 o 1836, il prin-

cipe Corsini si recò a prendere comiato dal papa Gregorio ed ottenere il permesso di viaggiare all'estero. Questi brontolò. Però, come al principe Corsini non si poteva nulla negare, e' si rassegnò a dare il suo assenso. Ed il principe partì. Viaggiò sei mesi.

Di ritorno dalla Francia, dall'Austria e dall'Inghilterra, egli si presentò al papa per salutarlo. Gregorio oziava, nelle ore vespertine, trastullando con i figli di quel Gaetanino...

PRESIDENTE. Onorevole Petruccelli...

PETRUCCELLI. Questa è storia.

PRESIDENTE. Ma vi sono anche i nostri contemporanei e coetanei; tenga conto di tutto.

PETRUCCELLI. Io so che i contemporanei sono nemici della storia. Ed io non credo che in questo Parlamento si debba rinnegare perfino la storia. (*Bisbiglio*)

PRESIDENTE. Onorevole Petruccelli, non ha colto bene il senso della mia preghiera. Io intendeva ricordarle che sono ancora viventi alcune delle persone le quali ella può ferire con frizzi e con motti che non sono parlamentari.

PETRUCCELLI. Io non fo nè frizzi nè motti.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Petruccelli, non mi obblighi a dire di più.

Voci. Avanti! avanti!

PETRUCCELLI... di quel Gaetano Moroni di barbiere divenuto teologo! Gregorio si era allora allora levato di tavola. Digeriva dunque il succulento desinare fra due vini: l'eccellente *vieux* Medoc, regalato dal conte di Saint-Aulaire, ambasciatore di Francia, e lo Champagne alla *rose* che gli aveva mandato l'arcivescovo di Reims.

Ebbene, principe, disse Gregorio, che cosa ci avete riportato da codesto vostro viaggio - quasi che, oltre di Roma, sia altra cosa da osservare nel mondo!

— Ho visto i miracoli della industria umana, beatissimo padre.

— State a vedere mo, che vi siano altri miracoli oltre quelli della nostra santa religione cattolica, apostolica romana, sciamò Gregorio! Udiamo pertanto. Che cosa avete visto di straordinario?

— Ho visto le ferrovie, santissimo padre.

— Eh! e che cosa sono codeste ferrovie - di cui ho udito parlare anche da quel bisbetico di Bernetti?

— Si figuri, santissimo padre, una macchina che, messa sopra due spranghe di ferro, cammina sola, sola...

— Senza cavalli?

— Senza cavalli.

— Senza muli, buoi, asini, braccia d'uomini?

— Senza nulla di codesto beatissimo padre.

— Bah! interruppe Gregorio, gli è impossibile! Aristotile ha detto: *quid quid movetur, ab alio movetur!*

— Ed infatti, continuò il principe, questa macchina è mossa dal vapore.

— Eh! dal vapore? State a vedere mo che si vorrà fare adesso anche del vapore uno Spirito Santo! E poi?

— Con questa macchina... supponiamo che partiamo da Roma...

— Da Roma? sciamò Gregorio. Qui non s'introdurranno mai codeste invenzioni di eretici e di empìi. Non siamo giacobini noi. Non saremo da

meno del nostro vicino, il Re di Napoli. Pure, perchè voi siete divenuto rivoluzionario, principe, supponiamo anche codesto. Ebbene?

— Ebbene, santissimo padre, un fischio, e si parte, si vola: ed eccoci in poche ore a Firenze!

— A Firenze?

— Appunto. Quivi ammiriamo quel miracolo di Santa Maria dei Fiori. Poi in carrozza ancora: ancora un fischio ed eccoci a Milano.

— A Milano! in poche ore pure?

— Anche in poche ore a Milano. Quivi ammiriamo quell'Olimpo di marmo popolato di santi che è il duomo. Poi in carrozza di nuovo; un nuovo fischio, ed eccoci in poche ore a Vienna!

— Bravo, a Vienna? E che pensa mo il nostro amico, il principe di Metternich, di codeste belle cose di eretici?

— Si rassegna alla pazzia dei tempi, stanco di resistere. Lo salutiamo; visitiamo la stupenda cattedrale di Santo Stefano. Poi, in carrozza ancora; ancora un fischio e via per Parigi.

— Anche a Parigi? Voi non vi rifiutate nulla dei rivoluzionari, principe!

— A Parigi visitiamo il nostro bravo nunzio; poi quella bellissima *Nôtre Dame* - cui gli empì francesi hanno osato perfino di mettere in romanzo! Poi di nuovo in carrozza; un fischio ancora, ed eccoci a Calais. Lì prendiamo lo *steamer*.

— Lo *steamer*? Cosa è dunque codesto? Qualche specie di nuova *Chartreuse* inventata dai parigini?

— No, santo padre. L'è quello che noi romani addimandiamo battello a vapore. Dunque si parte con questo. Novanta minuti di mal di mare! Ed ec-

coci a Dover. Lì prendiamo di nuovo la ferrovia, ed in poche ore andiamo a Londra, passando sui tetti delle case.

— Come pipistrelli?

— Come allodole.

— Eh! Andiamo, andiamo, andiamo, un fischio, poche ore, ed andiamo - sciamò con collera Gregorio. Da bravi! Ma con codesto andiamo, andiamo, in poche ore, tra fischi e fischi, dove andremo noi, principe; dove andremo noi, eh!

Corsini si tacque, quell'ilare papa, per l'intuito dell'interesse personale e del papato, aveva previsto l'avvenire. Dove capita la ferrovia, va via la superstizione, l'ozio, l'ignoranza, la santa merce di cui specula la Chiesa e di cui si vive: si esce dal medio-evo, si entra nella civiltà moderna.

Gittate infatti uno sguardo sulla carta d'Europa e la carta d'America. Dove vedete più fitto il reticolato di nere linee di niello, quivi è civiltà più prominente. Quindi la Germania, l'Inghilterra, il Belgio, e mano mano, ed innanzi a tutti gli Stati Uniti. Quel nero viluppo di linee cabalistiche è l'indice parlante dello stato materiale e morale di una nazione.

Il primo relatore della Commissione, l'onorevole Morana, ha già richiamato l'attenzione della Camera sull'utilità strategica delle ferrovie. Marselli, Bertolè-Viale, Gandolfi, Mocenni, più competenti di me hanno di già rischiarato; altri rischiariranno meglio il caso nostro italiano. Io segnalo solo: che la linea di Buccino al mare, per il Vallo di Diano congiungerà l'Adriatico ed il Jonio al Tirreno - quando la linea che congiungerà Taranto

e Brindisi sarà compiuta; e quando l'Appennino sarà forato nei tredici varchi accennati dal Fanti e dalle autorità militari.

Passo dunque oltre sulla utilità strategica. I militari hanno detto le ultime parole per confermare le giudiziose osservazioni dell'onorevole Morana su questo subbietto. Però noi dobbiamo preoccuparci sempre ed innanzitutto degli attentati internazionali - finchè vi è il papa a Roma; la Francia a Nizza; l'Austria nel Tirolo italiano.

L'Italia fu fatta al nord. Può disfarsi al sud. La parte più vulnerabile d'Italia è la costa del Tirreno. Quivi è il tendine di Achille. Di qui mosse sempre l'uragano ed il pericolo per l'Italia *meridionale* un dì: una adesso.

Occorre ricordarlo? Nei primordi di questo secolo, Re Ferdinando I avendo trovato rifugio a Palermo sotto la protezione dell'*Inghilterra*, fe' partire dall'ima Calabria il cardinale Ruffo, che, facendo nocciolo di masnada di briganti realisti, risalì l'ex-reame per le Calabrie, sino a Napoli - dove rovesciò l'arcadica repubblica partenopea, illustrata da tanti belli ed storici nomi di scienziati e patrioti, periti sul patibolo! Da quelle coste intendeva pigliare le mosse Giovacchino Murat, quando venne a rovesciare il trono dei Borboni, ristaurati nell'infausto Congresso di Vienna, da Metternich e da Talleyrand. E vi fu fucilato. Ulisse De Dominicis - il padre dell'irritabile nostro collega Teodosio De Dominicis - il 1828, voleva andare a Salerno e poscia a Napoli, movendo dal Cilento, per ristabilire la costituzione napoletana del 1821, lacerata dall'intervento degli austriaci cui Metternich e la santa Alleanza ci mandarono da Laybach. E fu fucilato!

Di quivi, più tardi, i fratelli Bandiera pensarono potere sconvolgere il principato di Ferdinando II. E furono fucilati. Di quivi volevamo far ritorno a Napoli, nel 1848, dopo il colpo di Stato del 15 maggio 1848, e reintegrare la costituzione lacerata dalle masnade della Santa fede e dagli Svizzeri. E fummo rotti dall'esercito borbonico a Campotenese! Di quivi e dal non lontano Cilento, voleva Carducci rinnovare il movimento del Cilento del 1828. E vi perì.

Di colà disegnava Francesco II, rifugiato a Roma, compiere la sua ristaurazione per mezzo dei soliti briganti, ed i soliti sanfedisti stranieri - capo Bories! E questi fu morto, dopo essere stato sgominato nella libera terra della mia selvaggia Basilicata.

Di colà, nel 1860, Garibaldi si spiccò e venne a pigliar Napoli nel *lundau* di Liborio Romano - più fortunato di Alfonso d'Aragona che la prese dalle cloache. Di colà ancora, Garibaldi, nel 1862, si accingeva a venire a cacciare i francesi da Roma, e si urtò ad Aspromonte! Catastrofe che ci risparmiò l'intervento di altri francesi, i quali sarebbero forse qui ancora, senza quel colpo provvidenziale.

Da quelle piagge volevano l'onorevole Nicotera e Pisacane procedere a fare insorgere il prostrato reame. E Pisacane fu accolto a fucilate e Nicotera a colpi d'azza e poscia gittato per più anni in un ergastolo. Perocchè - come ebbi occasione di leggere nelle carte della polizia napoletana - quel Governo li aveva fatti precedere dalla rinomanza di Murattisti...

NICOTERA. Non furono i Celentani. È un errore.

PRESIDENTE. La prego di non interrompere.

NICOTERA. Furono quelli di Sanza.

PETRUCCELLI. È la stessa plaga del Tirreno.

PRESIDENTE. Onorevole Nicotera, la prego di non interrompere. Lasciamo i ricordi storici e torniamo alle ferrovie. (*Benissimo!*)

PETRUCCELLI. Ora, in quelle libere popolazioni non si aveva meno nausea dei Murat, dei Napoleone che dei Borboni!

E quivi - se un dì ci troveremmo in guerra colla Francia o con l'Inghilterra - queste libere nazioni sbarcheranno un Borbone qualunque, per tentare di trucidare l'Italia. Ma, rassicuratevi, signori, l'Italia non sarà stritolata da questi spettri del passato! Un Borbone sbarcherà forse con mercenari pagati dall'Inghilterra e legittimisti e clericali reclutati nella Francia repubblicana, benedetti e provveduti d'indulgenze dal papa, ma quell'avventuriero vi verrà ad incontrare la sorte di Murat, o quella del duca d'Enghien - fatto fucilare da Napoleone nei fossati di Vincennes. Venimmo a Roma. Vi siamo. Ne partiremo un dì: ma di nostro proprio volere. E presto sia!

Sì signori, noi non ci stanchiamo dal ripetere: *l'Italia è fatta!* Senza dubbio: fatta è. Però la non è solida ancora. Le sue giunture si vedono; le sue anastomosi sono fragili e sensibili; le sue frontiere, o per meglio dire le chiavi della sua casa sono in mano dell'Austria e della Francia. Ogni scossa, ogni cataclisma europeo può turbarla. Non l'obliate. L'Italia è vulnerabile da tutti i punti della immensa sua costa. Ma la parte più esposta è quella del Tirreno. L'Italia fu fatta al nord, come ho detto. Quivi si

consolidò con la guerra e la libertà. Quivi si difenderà ancora. Ma dal sud, badateci! dal sud solamente si può facilmente disfare.

Corazzate il sud, signori. Corazzatelo bene. Non lesinate i milioni della difesa che possono partorire i miliardi delle *indennità*. Date al ministro della guerra i milioni che domanda, ma a patto che li spenda per la difesa dello Stato, per armi, fortificazioni, per la migliore igiene del soldato, non per cangiar colore di brache e di tuniche e forma di *pentolino*. Rifletteteci! La Francia, che si appresta quando che sia all'estrema *lotta per l'esistenza*, ha armati tre milioni di cittadini; ma ha pur messo mano a ferrovie per quattro miliardi. Bismarck, che si appresta pure alla guerra suprema della rivincita, ha corazzata la Germania. La difende con tre milioni di soldati. Ma il 15 aprile ultimo si apriva in Germania il sommo ordegno della difesa e dell'attacco: la ferrovia della Mosella, che parte dalla frontiera russa e va ad imboccare nella Lorena! Questi esempi dicono tutto. Eccellenti gli eserciti. Pessima la nazione armata. Stupenda la nazione solcata in tutti i versi da ferrovie. Queste sono la massima potenziale difesa. Facciamo d'Italia la torre di Danae. L'oro dell'Inghilterra potrà un dì tentare con la Francia di penetrarvi. Ma noi, se saremo armati, se possiamo accorrere alla difesa da tutti i punti del Regno, gitteremo gli invasori al mare, schiacteremo i clericali che avranno provocato l'eccidio della patria nostra, essi che non hanno altra patria che il Vaticano. Non ho più nulla da aggiungere.

Tornata del 2 giugno 1879

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

DI GAETA. Signori! Quando lessi per la prima volta la bella e dotta relazione dell'egregio nostro collega, l'onorevole Morana, io mi persuasi che nessuna opposizione sarebbe stata fatta in questa discussione alla preferenza accordata dalla nostra Commissione alla linea del Vallo di Diano sulla linea litoranea; tanto a me parvero giuste, valide ed evidenti le ragioni dall'onorevole relatore addotte a favore della linea prescelta dalla Commissione. E mi confermai in questa persuasione quando, proseguendo oltre nella lettura di quella relazione, pervenni in fine di essa alle sue conclusioni, compendiate nelle proposte della Commissione; la quale, appunto per evitare qualsiasi motivo di dissenso o di rivalità fra popolazioni d'una stessa provincia, pur dando la preferenza alla linea interna, annoverava fra le linee di 3^a categoria anche la diramazione litoranea fra Battipaglia-Pesto e Castrocuoco. E quando poi nella tornata, della quale non ricordo il giorno, venne l'onorevole Depretis a pro-

porci il passaggio di tutte le linee da una categoria all'altra immediatamente superiore, con che la diramazione suddetta dalla terza venne a passare nella seconda categoria, allora io non seppi più concepire nè immaginare, come si potessero trovare, non dirò delle ragioni, ma dei pretesti per fare opposizione a queste eque e soddisfacenti proposte della Commissione e del Governo. Ma sventuratamente, come avete potuto accorgervi, onorevoli colleghi, vani riuscirono gli sforzi dell'egregia nostra Commissione, vani ancora quelli del Governo, per appagare le insaziabili voglie dei partigiani della linea litoranea; i quali, mi scusino, come la Lupa di Dante che

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

Signori, vi confesso che io avrei desiderato di non prender parte a questa discussione, poichè a me ripugna di venir qui a contendere fra noi dei vantaggi per le popolazioni da noi rispettivamente rappresentate; ma poichè la posizione che venne a noi fatta dalle proposte della Commissione e del Governo, dico a noi partigiani della linea interna, poichè questa posizione ci viene ora contrastata dai partigiani della linea litoranea, io ho il debito di assumere la difesa degli interessi di quelle popolazioni. E ciò farò con tanta minor ripugnanza, in-

quantochè le mie opinioni e convinzioni relativamente a questa questione del tracciato della Eboli-Reggio, non sono sorte in me ora, ma esse datano da moltissimo tempo; della qual cosa possono far fede molti dei miei colleghi che siedono da questa parte (*Sinistra*) della Camera; esse datano fin da quando io aveva l'onore di rappresentare il 2° collegio di Napoli nella XI Legislatura, cioè quando non poteva passarmi neppure per la mente che in un'epoca a quella posteriore io sarei stato per due successive Legislature il deputato del collegio, che oggi ho l'onore di rappresentare. Premesse queste dichiarazioni, entro subito nell'argomento.

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

Se mi fosse lecito d'esprimermi con un linguaggio algebrico, io assimilerei il problema della scelta di un tracciato ferroviario ad un problema di massimi e minimi: immagino una funzione di diversi fattori, ed ogni fattore una funzione diversa d'una stessa incognita; trattasi di determinare per quest'incognita

un valore che dia il valore massimo, non di uno dei fattori, ma di tutto il complesso della funzione. Mi spiego con un esempio.

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

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

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

Signori, se noi volessimo considerare la questione della scelta di questo tracciato, o andamento

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

Ma, o signori, sono state tali e tante le prevenzioni suscitate contro di questa linea; si sono talmente esagerate le sue difficoltà tecniche, e d'altra parte si sono talmente amplificati i vantaggi di una

linea sedicente litoranea, perchè litoranea proprio non è quella che si propugna, che veramente io dispero di persuadere la maggioranza della Camera a votare questa linea. Per quanto valide ed evidenti potessero essere le mie ragioni, per quanto io mi sforzassi ad esprimerle con chiarezza, resterebbe pur sempre un dubbio nell'animo vostro ingenerato dalle suddette prevenzioni, e difficilmente raggiungerei il mio intento. Quindi rinunzio a propugnare questa linea esclusivamente interna; però se qualcuno se ne fa il patrocinatore, dichiaro fin d'ora che l'appoggerò col mio voto.

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

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

Dal versante occidentale di questa catena subappenninica, un poco al nord di Sanza, si stacca un secondo ramo, il quale, facendo pure gomito sopra se stesso, si prolunga parallelamente al precedente e forma con esso la valle del Calore affluente del Sele. Finalmente dai versanti occidentali di quest'ultima catena e della precedente si distaccano numerosi contrafforti, dei quali i più settentrionali si vanno a perdere nella deserta pianura di Pesto e gli altri si prolungano fino al mare, intercettando qualunque via lunghesso la spiaggia fra il nord ed il sud. Dal versante meridionale poi del Monte Cervaro si apre altra lunga valle, che è quella del Noce, la quale finisce al mare presso Castrocucco.

Ora, signori, da questa generale e breve esposizione della configurazione topografica di quella regione, voi comprenderete che la costruzione di una linea interna non solo non presenta molte difficoltà, ma ne presenta meno della linea litoranea, la quale deve attraversare uno per uno tutti i contrafforti di cui vi ho testè parlato, e con essi i numerosi corsi d'acqua, fiumi o torrenti compresi fra questi contrafforti.

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

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

Dalla descrizione che vi ho fatta della configurazione topografica di quella regione, voi vedete che la linea interna percorre due vallate che partono dal monte Cervaro, una verso settentrione, l'altra verso mezzogiorno; la vallata di Diano cioè e quella del Noce, la quale va a terminare al mare verso Castrocucco. Io ammirai il discorso dell'onorevole D'Amico, e mi congratulai con lui, perchè veramente una causa così cattiva come quella della linea litoranea, non poteva essere difesa in modo più abile di quello che fu da lui difesa. Non posso però tacere, come mi sorpresero certe contraddi-

zioni in cui egli è caduto con le idee da lui stesso manifestate nel precedente suo brillante discorso in occasione della discussione generale di questo stesso disegno di legge. Io allora presi nota di certe idee da lui manifestate, dalle quali mi sembrò vedere che egli fosse il più accanito partigiano delle linee interne.

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

« Ma non basta, o signori, parlare dell'agricoltura, vi è pure l'industria che ha bisogno di strade ferrate, e che ce ne chiede un aumento. Noi abbiamo la disgrazia di non avere il beneficio del carbon fossile; ma il nostro Cesare Balbo sapete che cosa diceva? Noi italiani non avremo il diritto di lagnarci della natura che ci ha privati del carbon fossile se non quando avremo utilizzate tutte le nostre cadute d'acqua. E queste cadute d'acqua dove s'incontrano? Nel fondo delle vallate. E quali sono le ferrovie che a noi mancano? Quelle per l'appunto che ci spingono nel fondo delle vallate dei nostri Appennini, giacchè delle ferrovie littorali ne abbiamo a sufficienza. »

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

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

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

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

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

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

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

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

O farete questa ferrovia a forza di gallerie e ponti o col secondo sistema avrete trasformato la vostra ferrovia, permettete che ve lo dica, in un circo equestre: salti di barriere e di fossi. Si presenta il primo contrafforte, è una barriera; saltate questa barriera

e trovate il fiume o il corso d'acqua. Bisogna saltare il fosso, e quindi un ponte. Saltato questo fosso, quando sarete sull'altra sponda vi troverete di fronte una seconda barriera: altro salto; e poi un altro salto di fosso. Ora domando io se questa si può chiamare linea littoranea!

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

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

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

Troppa modestia, onorevole D'Amico, ella è tecnicissimo, e lo sa; ma precisamente perchè è troppo

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

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

D'AMICO. Ci sono.

DI GARTA. Sono queste qui precisamente le cifre di cui si sono serviti i componenti della Commissione per il traforo del Gottardo, per venire a quella conclusione della determinazione delle distanze virtuali: sono questi i dati di cui i membri della Commissione suddetta sonosi serviti per determinare le relazioni fra le distanze virtuali e le diverse pendenze di una ferrovia. Or bene, dopo aver detto che la Camera non può trattare queste questioni tecniche, egli vorrebbe rifare dinanzi alla Camera il lavoro che fecero quegli egregi ingegneri, per determinare la suddetta formula $\frac{H}{17}$. E poichè anche col suo ragionamento la questione tecnica non si

sfugge, val meglio servirsi del lavoro già fatto dagli altri, e ragionare sulla formola $\frac{H}{17}$: tanto più che essendosene parlato tante volte, ognuno ne avrà compreso il significato.

Per fare il raffronto di tutte le proprietà di queste due linee mi servirò degli stessi dati forniti dalla Commissione tecnica, vale a dire dai due ispettori Passerini ed Imperatori, seguendo in ciò l'esempio dei miei onorevoli colleghi Lacava e Lovito, i quali hanno messo da parte tutti i progetti e controprogetti, critiche e difese che si sono scritti e stampati su questa quistione dall'una e dall'altra parte.

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

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

Cominciamo, o signori, col fare un paragone delle distanze effettive. Prego di osservare l'allegato III annesso alla relazione Passerini e Imperatori. Da questo allegato risulta che la distanza complessiva per la linea litoranea da Battipaglia a Reggio sarebbe di 497 chilometri e mezzo, e che quella per la linea interna di 490 chilometri; vi è una differenza di 7 chilometri e mezzo.

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

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

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

Tutti convengono che la linea interna ha tutte le qualità strategiche, militari, politiche, economiche, commerciali, ma c'è contro di essa la questione del tempo. Io ho sentito dirmi in questi giorni passati, ed anche stamane, da diversi dei nostri colleghi: Sta bene, onorevole Di Gaeta, noi conveniamo che questa linea interna abbia tutte le qualità per esser preferita alla litoranea, ma c'è la questione del tempo; per me 41 minuti di vantaggio nelle corse dei treni per la linea litoranea sono di gran peso. Se fossero 15, 20 o 25, potrei forse acconciarmi, potrei transigere, ma su 41 no. Ci sono poi altri più esigenti, i tempisti arrabbiati, i quali dicono, a costo di tutti i principii che avete esposti, a costo

di sacrificare gli interessi della difesa dello Stato, di contentare una popolazione doppia dell'altra, di spendere 20 a 30 milioni di più, io non intendo perdere neppure un minuto nella mia corsa da Reggio a Napoli.

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

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

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

Supponiamo che si abbia un tronco di ferrovia lungo 100 chilometri con la pendenza del 20 per mille, e supponiamo, per esempio, che si trovi che

un treno con una determinata macchina impiega tanto tempo a percorrere questo tronco di ferrovia, per quanto ne impiega il treno stesso a percorrere 120 chilometri di ferrovia in piano orizzontale o quasi orizzontale. Questa distanza di 20 chilometri che si aggiunge alla distanza effettiva chiamasi distanza virtuale; ed allora quando si ha a calcolare il tempo della percorrenza dei treni o la spesa di esercizio di una determinata linea di montagna, la si considera come in piano quasi orizzontale, purchè si supponga la sua lunghezza effettiva accresciuta della distanza virtuale corrispondente a quella determinata pendenza. Or bene, gli ingegneri ferroviari si sono occupati di questo problema, di determinare cioè le distanze virtuali corrispondenti alle diverse pendenze delle ferrovie; e fra quelli che maggiormente si occuparono di questo argomento v'ha il Lommel, il Rambaux, il Rua, il colonnello La Nicca ed altri. Le conclusioni alle quali sono pervenuti diversificano alquanto le une dalle altre; ma in sostanza i risultamenti ai quali si perverrebbe applicando la formula di uno anzichè quella di un altro, non diversificherebbero molto fra loro.

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

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

Vediamo ora nella stessa colonna della stessa tabella quale distanza virtuale viene attribuita alla linea litoranea. Zero! E perchè? Per la sola linea interna si calcolano le distanze virtuali, e per la litoranea no. Si potrebbe però rispondere: che non si potevano calcolare le distanze virtuali per quella linea, perchè di essa non si avevano gli

studi precisi, tanto planimetrici che altimetrici. Ed io ne convengo, perchè per la linea interna il valore di H si potette determinare con precisione, essendovi progetti ben definiti e studiati, ma per la linea litoranea questi studi non esistono; imperciocchè i signori ingegneri Imperatori e Passerini non hanno fatto altro che accennare le modifiche che, secondo il loro modo di vedere, dovevansi apportare al progetto Giordano; hanno bensì detto: a tal punto la linea si dovrebbe appoggiare a destra od a sinistra, all'altro punto si dovrebbe aumentare la pendenza per accorciare la galleria, a tale altro abbassare ancora la livelletta per diminuire l'altezza di un manufatto; ma un lavoro completo non l'hanno fatto nè potevano farlo.

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

Io ho voluto seguire coll'aiuto della carta dello stato maggiore l'andamento che accennano gli ingegneri Imperatori e Passerini per questa linea litoranea; ebbene, io ho trovato che dalla quota di 68 metri a Battipaglia, si scende a 10 ad Agropoli, e poi si sale a 128 a Rotino, indi si scende nuovamente a 10 al letto dell'Alento; si risale ancora a Caprioli a 148 metri, e poi si scende a 107 metri

sul Lambro, per risalire a 244 a Casanna, riscendere ancora a 35 sul Mingardo, e poi si sale nuovamente a 230 alla contrada Celle per scendere ancora una volta a 13 metri al passaggio del Busento e via discorrendo.

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

Dunque anche per questa linea la distanza virtuale si sarebbe potuta determinare con qualche approssimazione. Se dovessi giudicare così all'ingrosso quale sia codesta distanza virtuale, io direi che tra l'una e l'altra linea la differenza non dovrebbe essere molta; tanto più che l'onorevole Baccarini ieri ci accennava che egli approvava pienamente il concetto manifestato dall'onorevole Bertolè Viale, ed ammesso da tutti gl'ingegneri ferroviari, che le pendenze miti quando sono protratte per lunghi tratti di ferrovia sono più dannose delle brevi pendenze forti; per cui è meglio superare di una sol volta un'altezza di 5 a 600 metri, anzichè superarne in 5 o 6 tratti distinti 100 metri per volta.

Ma, signori, supponiamo per un istante che quella linea littoranea non abbia ad essere gravata di al-

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

Ricordatevi che con questo sistema delle distanze virtuali, quando paragoniamo due linee con diverse pendenze le riportiamo ad un piano orizzontale; ed allora la velocità che bisogna applicare ai treni è quella riconosciuta per le ferrovie in piano orizzontale, cioè di 45 chilometri all'ora. Dunque perchè si verifichi questo vantaggio di mezz'ora della vostra linea sulla nostra, bisogna supporre il miracolo

che le acque del mare si ritirino dalla spiaggia attuale per 30 o 40 metri, per lasciare a voi l'adito di costruire la vostra ferrovia. E dunque; dove sono i tanto decantati 41 minuti di differenza? Or poichè di miracoli oggigiorno non se ne fanno, e massime di quelli della natura suddetta, che, per quanto io sappia, solo Mosè fece, e per poche ore; è perciò evidente che se differenza vi è a svantaggio della linea interna, questa deve essere assai minore di 30 minuti, cioè tra i 10 e i 20 minuti.

E con ciò mi pare di aver contentato i meno esigenti dei miei colleghi; quelli cioè che in considerazione di tutti gli altri immensi vantaggi che offre la linea interna sulla littoranea, sarebbero disposti a sacrificare dai 10 ai 20 minuti sulla percorrenza dei treni.

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

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

Lor signori sanno che i negozianti, specialmente nei *bazar*, dietro a ciascun oggetto tengono un cartellino, ove sono segnate alcune lettere scritte, le quali indicano il prezzo dell'oggetto stesso, ma per decifrare quelle lettere bisogna conoscere la chiave

che è una determinata parola. Una volta ad un mio amico venne fatto di scoprire la chiave di uno di questi negozianti, e me la comunicò. Quando io andava in quel negozio a comperare degli oggetti, la prima cosa che faceva, era, col pretesto di guardarli, di leggere la cifra ed appurare il prezzo dell'oggetto; e quando un oggetto che io già sapeva che poteva essere venduto per 10 lire, me se ne domandava 15; io teneva duro sulla mia offerta di 10, fino a che il negoziante, trovandovi pure la sua convenienza a disfarsene per quel prezzo, me lo vendeva.

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

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

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

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

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

Eseguito questo calcolo si ha 589 chilometri per quarto proporzionale della suddetta proporzione. Dunque questo treno immaginario che cammina su questa ferrovia immaginaria orizzontale, quando il primo treno si troverà a Reggio, avrà fatto un cammino in alto mare di 91 chilometri di più. Ora vi domando, signori: E questi 91 chilometri che cosa sono? Non rappresentano essi precisamente la distanza virtuale di tutta la linea da Battipaglia a Reggio? E perchè? Perchè non abbiamo fatto altro che riportare la linea reale sopra un piano orizzontale. Quella aveva una velocità di 38 chilometri all'ora, questa deve averla di 45. E allora, per conoscere di questi 91 chilometri di distanza virtuale da Battipaglia a Reggio quanti ne

ricadano sui 137 da Battipaglia a Castrocucco, stabilisco un'altra proporzione, e così facendo fo cosa favorevole alla linea litoranea; poichè credo che il maggior numero di pendenze forti trovansi su quella linea appunto nel tratto fra Agropoli e Castrocucco. Questa proporzione è la seguente: $498 : 91 :: 137 : x = 25$ chilometri approssimativamente. Dunque, signori, per la linea da Battipaglia a Castrocucco vi sono 25 chilometri di distanza virtuale, e 137 $\frac{1}{2}$ fanno 162 $\frac{1}{2}$; alla linea interna di 130, si aggiungono altri 30 chilometri, e fanno 160. Differenza a vantaggio della linea interna di 2 chilometri e mezzo, cioè circa 3 minuti di vantaggio.

E i 41 minuti di vantaggio della litoranea che se ne sono fatti? Sono spariti non solo, ma ci restate voi debitori di 3 minuti. Non lo vedete dunque, o signori, che è stato un gravissimo errore in cui siete caduti tutti voi, perchè avete, troppo fiduciosi, creduto ad una asserzione dei componenti la Commissione tecnica; la quale essa stessa si è ingannata su questo riguardo. E con ciò mi pare di avere mantenuto la mia promessa: di avere accontentati anche gli arrabbiati tempisti, quelli cioè che non sacrificherebbero neppure un minuto per tutte le considerazioni militari, strategiche ed economiche del mondo.

Ed abbiamo finito col tempo: passiamo adesso alle spese di esercizio. Per le spese di esercizio, egualmente come per il tempo, gl'ingegneri ferroviari hanno adottato per sistema il metodo di ridurre tutto a piano orizzontale, vale a dire, quando ad una linea di 100 chilometri aggiungete 20 chi-

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

Ricorro allo stesso Rambaux, che per me fa testo, ed al quale hanno ricorso gl'ispettori Passerini ed Imperatori nella loro relazione. Rambaux parlando della linea del Sömmering, comincia a dire che questa linea è mal costrutta, che vi sono delle curve a raggio di 150 metri, che per cattiva costruzione dei vagoni la ferrovia subì dei danni rilevan-

tissimi, per risarcire i quali si spendevano ancora in quell'epoca (1864) delle somme rilevanti, le quali andavano a gravitare sulle spese di esercizio.

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

Mi spiego; il 30 per cento delle spese d'esercizio sono indipendenti dalla maggiore o minore pendenza della ferrovia; come sono: le cantoniere l'acqua, il personale, la manutenzione delle scarpe, degli argini o delle trincee; ed il 70 per cento vanno attribuite alle spese di trazione ed al maggior consumo delle macchine e rotaie.

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

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

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

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

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

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

Ma prima di proseguire, domanderei pochi minuti di riposo.

PRESIDENTE. Si sospende la seduta per cinque minuti.

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

Prego gli onorevoli colleghi di tornare ai loro posti.

DI GAETA. Prima di parlare delle spese di costru-

zione, io ritorno ancora una volta sull'eterna questione delle distanze virtuali.

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

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

avere una pendenza quasi orizzontale, allora questa differenza di tempo si ridurrebbe a mezz'ora.

Ora veniamo alle spese di costruzione, le quali dagli ingegneri Passerini ed Imperatori vengono stabilite in 7,250,000 lire. Ora, dico francamente che a me pare che qui si sia fatto un qualche altro errore di calcolo. Se io divido questi 7,250,000 lire per 42 chilometri (sarebbero 42 e mezzo, ma mettiamo 42), che cosa mi risulta? Che il prezzo chilometrico di questi 42 chilometri da costruire in più sulla linea Cilentana sarebbe di 172,600 lire; il che è assurdo, una volta che gli stessi ingegneri Imperatori e Passerini stabiliscono per prezzo chilometrico di quella linea lire 410,924. E posso dimostrare l'assurdità di quell'asserzione in altro modo.

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

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

Avremo quindi che questi 60 chilometri di nuova costruzione costeranno 9,816,600 lire. I 137 chilometri di linea littoranea al prezzo chilometrico stabilito dagli ingegneri Passerini e Imperatori di 410,924 lire, danno una spesa complessiva di 56,502,000 lire; deduco da questa somma, da questi

56,502,000 prima i 7,250,000 lire di differenza ritenuta dai suddetti ingegneri e deduco pure i 9,816,600 lire, spesa di costruzione dei primi 60 chilometri dal punto d'innesto fino a Casalbuono.

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

Ma a quanto ascende effettivamente questa differenza fra il costo della linea Battipaglia-Castrocuco pel Cilento, ed il tronco Sicignano-Castrocuco pel Vallo di Diano? Io credo che il calcolo va fatto a questo modo. Il costo chilometrico della linea littoranea è di 410,924 lire a chilometro; si moltiplica questa somma per 42,100 (numero dei chilometri in più da costruire su quella linea), e si hanno 17,300,000 lire; ma a questi 17,300,000 lire bisogna aggiungere qualche altra cosa. Prego di guardare lo specchio allegato 3°. Fatto il confronto della lunghezza delle gallerie, si trova che la linea littoranea richiede 9600 metri di galleria di più della linea interna; ma poichè i due tratti da Napoli a Battipaglia e Castrocuco-Reggio sono comuni, questa differenza deve ricadere nei due tratti Battipaglia-Castrocuco che stiamo paragonando. Ora 9600 metri di più, credo che debbano aumentare un po' le spese di costruzione. Calcolando a un dipresso ad un milione al chilometro le gallerie, e ricordandoci che alla strada fu assegnata la spesa

chilometrica di 410,924 lire, si ha una differenza di 600,000 lire circa a chilometro; dunque 9600 metri moltiplicati per 600 ci danno altri 5,760,000 lire di maggiore spesa. Quindi avremo 23 milioni circa e non più 17. E non basta, c'è ancora di più. Vediamo la lunghezza dei ponti. Guardate nello stesso specchio; tra ponti in muratura e ponti a travate avete che la linea interna Gargiulo, ne ha per 10 chilometri, e la linea tutta litoranea, progetto della Commissione, per 27 chilometri, cioè che nelle due linee le lunghezze complessive dei ponti, sia in muratura che a travate di ferro, stanno fra loro come 10 a 27. Quindi io stabilisco la proporzione, 498 chilometri di lunghezza di tutta la linea litoranea, stanno a 27 chilometri di ponti, come 137 che è il tratto da Battipaglia a Castrocuoco, sta a 7427 metri di ponti da Battipaglia a Castrocuoco.

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

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

Ed ora passiamo alle convenienze politiche, economiche, commerciali. Finora tutti hanno ritenuto, e si ritiene ancora generalmente, che una linea interna dà vita a doppia zona di popolazione, mentre le linee litoranee danno vita ad una sola zona. Le linee interne quindi debbono alimentare il com-

mercio di una popolazione doppia delle linee litoranee. Ora, io ho verificato gli specchi annessi alla relazione degli onorevoli Passerini ed Imperatori, ed ho trovato che per il tracciato litoraneo, fermando il computo delle popolazioni interessate, sino al comune di Lagonegro (perchè gli specchi sono fatti per tutte le intere linee da Battipaglia a Reggio, mentre avrebbonsi potuto limitare ai due tratti Battipaglia-Castrocuoco), si ha un complesso di popolazione di 168 mila anime: e così per la linea interna, fermandoci al comune di Castelluccio inferiore, dove finisce la provincia di Basilicata, si ha una popolazione complessiva di 106 mila abitanti: differenza in vantaggio della linea litoranea 62 mila anime.

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

chilometri da una ferrovia, ancorchè calcolati questi come distanza geometrica o a volo di uccello, pure possonsi ritenere come godenti dei vantaggi della ferrovia stessa.

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

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

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

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

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

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

Ma io non capisco. Perfino la città d'Eboli (l'ho pure fatto notare l'onorevole Lovito) si comprende fra i comuni interessati alla linea litoranea come se

agli Ebolitani convenisse di tornare indietro fino a Battipaglia per andare in Calabria, e poi proseguire sulla linea litoranea. Ma questo è un assurdo.

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

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

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

dei prodotti lordi delle due linee dovrà stare come 4 ad 1.

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

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

Una voce. Il Ministero della guerra è stato interpellato.

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

Si è detto qui e fuori di qui che le linee litoranee possono ben servire in caso di guerra al concentramento delle nostre truppe nella valle del Po, solo che un Governo previdente sappia fare a tempo questo concentramento e prima della dichiarazione di guerra.

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

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

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

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

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

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

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

Io non credo che vi sia alcuno dei nostri valenti generali, il quale pensi che in siffatta guerra noi dovremmo tenere una buona parte delle nostre truppe lungo le nostre coste o sulle creste dell'Appennino colle armi la braccio, per opporsi a quei corpi nemici che potessero sbarcare o sull'una o sull'altra costa. Per me neppure una decima parte delle nostre forze militari io impiegherei a quest'uso;

la decima parte delle nostre forze militari significa trenta o quaranta mila uomini, e trenta o quaranta mila uomini possono far miglior giuoco in una giornata campale nella valle del Po, anzichè tenerle colle armi al braccio in aspettativa di un possibile sbarco, il quale forse potrebbe neanche avvenire.

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

Un corpo di truppe nemiche sbarcato sul nostro suolo, bisogna considerarlo come una spina entrata in una parte del corpo; se la togliete subito, è niente; ma se ve la lasciate per poche ore la ferita può marcire e diventare pericolosa. Dunque, il nostro sistema di difesa dev'essere di riunire tutte le nostre forze militari nella valle del Po, ad un

patto però: che a costo di qualunque sacrificio, a costo di soprassedere ad un movimento offensivo già ideato, di abbandonare una linea di difesa per prenderne una più interna, di abbandonare anche temporaneamente qualche provincia al nemico, a costo, ripeto, di questi sacrifici, un corpo di truppe abbastanza forte, si rechi immediatamente incontro al nemico che ha osato sbarcare sul nostro territorio, lo schiacci, e l'obblighi a rendersi prigioniero.

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

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

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

Fortunatamente in Italia di questi punti ne abbiamo pochissimi, e se non m'inganno non ce ne abbiamo che due, entrambi sul Tirreno, e sono

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

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

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

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

3° Finalmente, signori, v'è un terzo caso in cui il

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

Ricordatevi, signori, i miracoli di Plewna nell'ultima guerra turco-russa. Ed Omer pascià dovette certamente sormontare grandissime difficoltà per procacciarsi tutto il materiale necessario a fortificare quella posizione.

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

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

In sostanza bisogna che il generale il quale co-

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

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

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

E diffatti riportiamoci col pensiero a due, tre, quattro secoli addietro, e supponiamo che per opera, sia dei principi, sia dei popoli, si fosse potuto costituire l'unità italiana. A che avrebbe giovato quest'unità politica, quando un esercito napoletano avesse dovuto impiegare tre mesi (compreso il tempo necessario alla sua mobilitazione) per portarsi in soccorso del Piemonte o del Veneto minacciati d'invasione dalle potenti nazioni a loro vicine?

A che avrebbe servito questa unità politica, se un esercito spagnuolo o turco, sbarcando sulle coste della Calabria o delle Puglie avesse disfatto l'esercito napoletano, prima che i contingenti piemontese, lombardo e veneto fossero giunti in soccorso dei napoletani? Vedete dunque, signori, che la vera ragione per cui l'Italia non s'è fatta, si è che militarmente parlando non avrebbe potuto resistere un sol giorno.

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

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

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

Ma a chi gioverebbe questa linea? A poche persone; a quei fortunati ingegneri ai quali fosse affidata la direzione dei lavori ed agli intraprenditori che ne assumessero la costruzione; agli ingegneri,

poichè avrebbero largo campo di esercitare il loro ingegno, di mettere in pratica i più recenti trovati della scienza, di potersi fare infine una riputazione, e perchè potrebbero anche aspirare a lasciare infisso il loro nome ad una di quelle opere grandiose; e gli intraprenditori perchè avrebbero largo campo di fare quattrini.

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

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

Ed è pertanto, o signori, che io, fiducioso che la gran maggioranza della Camera vorrà votare in favore della linea da me propugnata, pongo termine al mio dire, ringraziandovi tutti della benevola attenzione prestata a queste mie disadorne parole, e pregandovi nel tempo stesso di voler votare non solo questo articolo, ma tutto il complesso del progetto di legge, con quelle modificazioni, bene inteso, che nel corso della discussione voi crederete di apportarvi; ma votiamolo, o signori, questo progetto di legge. Esso è atteso con ansia da tutte le popolazioni del regno, e più specialmente dalle popolazioni delle provincie meridionali; poichè, se alle provincie settentrionali e centrali d'Italia l'attuazione di questo progetto di legge arreca un aumento alla loro prosperità economica, per le provincie meridionali invece sarà il principio di una nuova vita. Sono diciannove anni che quelle derelitte popolazioni attendono di poter raggiungere, mercè il graduale sviluppo dei pubblici lavori, e specialmente

delle comunicazioni ferroviarie, quel grado di civiltà e di pubblica prosperità di cui godono le popolazioni delle altre provincie del regno, le quali, più fortunate di loro, già le precedettero su questa via.

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

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

PRESIDENTE. Li prego, onorevoli colleghi, facciano silenzio.

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

Questa disparità, signori, spiacevolmente sì, ma pur troppo esiste. Ebbene, questa disparità deve cessare; e deve cessare meno nell'interesse delle popolazioni di quelle provincie, che nell'interesse

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

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

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

Tornata del 3 giugno 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Lovito ha facoltà di parlare per un fatto personale.

Prego d'indicarlo, e d'essere breve per quanto è possibile.

LOVITO. Quando pronunciai l'altro giorno il mio discorso, io credeva che il silenzio dell'onorevole Presidente e la benevolenza colla quale, i miei onorevoli colleghi accoglievano le mie parole, fossero garanzia sufficiente per argomentare ch'io camminava corretto, in modo da non dare occasione a fatti personali: ma mi sono ingannato.

Dissi che ai tempi del primo Ministero Depretis la linea littoranea era fortemente rappresentata al potere; non citai persona, ma l'onorevole Nicotera saltò fuori e disse: eccomi qua, sono io; ed io non dico di no. Dissi pure che generalmente nei Ministeri vi sono nove persone che propongono, ed una che dispone.

Ho voluto con ciò fare una considerazione di storia politica contemporanea, la quale del resto è tradotta nel linguaggio della politica militante, quando per indicare un Ministero, si nomina, oltre al presidente del Consiglio, un'altra persona del Gabinetto che è più accentuata. Nè con ciò s'intende fare offesa ad alcuno. Mi spiego con un esempio.

Il Ministero, presieduto dall'onorevole Lanza, si indicava nei discorsi politici e nei giornali colle parole: il Ministero Lanza-Sella. Presidente del Consiglio era l'onorevole Lanza; ma in quel Ministero stava pure l'onorevole Sella. Il Ministero Minghetti s'indicava Minghetti-Spaventa; il che voleva dire che il presidente del Consiglio era l'onorevole Minghetti, ma che di quel Ministero faceva parte anche l'onorevole Spaventa. Il Ministero Depretis numero uno, s'indicava colle parole: Depretis-Nicotera, perchè presidente del Consiglio era l'onorevole Depretis, ma faceva pur parte del Ministero l'onorevole Nicotera. Parlando adunque di un Ministero, oltre al presidente del Consiglio, s'indica il ministro più prominente, sia per il suo ingegno, per i suoi precedenti, per il suo coraggio, per la sua audacia anche, se vuolsi, quantunque questa non sia sempre una qualità per l'uomo di Stato. Si adotta insomma una formola abbreviativa, e per indicare tutti i nove ministri se ne nominano due soli.

Se per questa abbreviatura c'è qualcuno che possa lamentarsi, come di una dimenticanza, questi sono i ministri non nominati.

Di guisa che nel primo Ministero che s'intitolò Depretis-Nicotera non s'intendeva nè fare offesa,

nè dimenticare gli altri, ma si indicavano gli uomini che primeggiavano nel Gabinetto.

Io dunque non ambiva ai ringraziamenti dell'onorevole Nicotera, ma speravo che avesse tenuto conto di ciò che dissi, poichè nelle mie parole non v'era un concetto offensivo per lui.

Ma quello che assolutamente non ho capito del discorso dell'onorevole Nicotera, che non solo riguarda me personalmente, ma tutti i dieci deputati della mia provincia, si è il concetto da lui espresso per insegnare ai deputati della Basilicata come debba farsi l'interesse di questa provincia.

Io comincio dal riconoscere che l'onorevole Nicotera fu molto abile nel rimpicciolire la questione, allorchè trattando la questione della linea interna che ho sostenuto e sosterrò non ostante i discorsi che non hanno risposto alle mie argomentazioni; allorchè, dico, trattando questa questione la rimpicciolì, riducendola ai soli vantaggi della Basilicata.

Evidentemente l'onorevole Nicotera non mi onorò della sua attenzione, poichè altrimenti avrebbe visto che io sono uscito dalla Basilicata e sono entrato nel Cosentino per la valle del Savuto, della quale non si è ricordato neppure oggi l'onorevole Imperatori (che ci ha letto un'altra edizione della sua relazione, che se avessi sott'occhio confuterei come ho confutata la prima) sono riuscito al littorale presso Nocera Tirrena.

Vede dunque l'onorevole Nicotera che io non mi sono fermato alla Basilicata.

NICOTERA. Domando di parlare per un fatto personale.

LOVITO. Io prego anche gli onorevoli miei colleghi

della Basilicata ad ascoltare queste parole molto importanti dell'onorevole Nicotera, perchè significherebbero quasi una specie di mancanza da parte loro: sembrerebbe che noi non avessimo fatto bene gli interessi della nostra provincia, senza dimenticare, s'intende, quegli interessi generali del paese che ogni deputato principalmente rappresenta.

Esso dice: « Vuol sapere l'onorevole Lovito che cosa io desidero, che cosa io credo che sia possibile di domandare al Parlamento, senza che esso possa rifiutarlo? » Vuol dire che è una cosa facile.

« La congiunzione delle due linee, cioè della linea del versante litoraneo coll'Eboli-Potenza. »

Il versante litoraneo congiunto coll'Eboli-Potenza, io in verità non l'ho potuto capire, salvo che non sia per la linea del Vallo di Diano.

« Questo, onorevole Lovito, (segue Nicotera) significherebbe fare gli interessi della Basilicata. » Vuol dire che noi non abbiamo saputo fare questi interessi.

« Ed io sfido che si possa trovare un Parlamento il quale possa negare l'utilità della congiunzione di queste due linee di tanta importanza, quando si consideri che la Eboli-Potenza va a sboccare nel Jonio. »

Si sa che la Eboli-Potenza va a sboccare nel Jonio, ed è proprio l'Eboli-Potenza quella a cui s'innesta la linea del Vallo di Diano.

Ma v'è di più. Se io non sapessi che l'onorevole Nicotera parla per proprio conto, quasi crederei che egli avesse ripetuti certi discorsi di un mio elettore di dubbia fede. Ma io so che parla per conto suo. Questo mio elettore dunque mi diceva, a proposito della Eboli-Reggio, e per la preferibilità della linea interna alla linea litoranea (e naturalmente la

decisione nostra, dei deputati, si doveva portare sullo andamento di questa linea) questo mio elettore mi diceva: perchè non si propone invece una ferrovia per la vallata d'Agri o per quella del Sinni?

Ma, diceva io a questa persona, lei mi parla come colui il quale chiamato a decidere in un paragone tra un cavallo di sangue arabo ed uno di sangue inglese, rispondesse: io preferisco un dromedario. Cosa ha che fare l'andamento della Eboli-Reggio sul litorale, con una traversa dal Tirreno al Jonio? Credo anch'io che la vallata dell'Agri e quella del Sinni siano destinate anch'esse ad avere, quando che sia, la loro ferrovia. Ma sa l'onorevole Nicotera quanto sono lunghe le strade di valle d'Agri e di valle del Sinni misurate all'inclinazione delle nazionali? L'una è di 175 chilometri, l'altra è di 249 chilometri. E, calcolando la media della spesa per queste due linee a 350,000 lire al chilometro, non ostante diverse traversate appenniniche, esse importerebbero 140 milioni. E sono proprio quelle per le quali l'onorevole Nicotera diceva: « non ci sarà Parlamento che voglia rifiutarle. » Se questo giudizio dell'onorevole Nicotera fosse vero e gli elettori nostri di Basilicata fossero ingenui, ma allora direbbero: « come! i nostri deputati non hanno saputo ottenere ciò che nessun Parlamento, come ha detto l'onorevole Nicotera, avrebbe rifiutato? »

Dopo ciò, io debbo dire una sola parola all'onorevole Alario.

L'onorevole Alario disse: « l'onorevole Lovito difende la interna, e poi (politica fina scoperta dall'onorevole Alario!) dice ai suoi amici: difendete il Vallo di Diano; e, siccome *in medio consistit virtus*, l'onorevole Lovito ottiene il Vallo di Diano. »

L'onorevole Alario che ci fa di rado l'onore di venire qui tra noi, non ha potuto abituarsi a lasciare le argomentazioni della curia.

ALARIO. Chiedo di parlare per un fatto personale.

LOVITO. Perdoni, intendo dire, che non esprime sempre chiaramente il suo pensiero, come sono uso a far io da 18 anni che seggo in Parlamento, innanzi alla prova difficile degli appelli nominali sulle grandi quistioni politiche che interessano il paese: altro che linea interna od esterna! L'onorevole Alario ha parlato leggermente. (*Mormorio*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Onorevole Lovito, la prego, adoperi delle frasi più parlamentari.

LOVITO. Onorevole presidente, io non credo che fosse più parlamentare quello che ha detto l'onorevole Alario.

PRESIDENTE. Intanto ella adoperi frasi che possano essere parlamentari; la qualifica di leggerezza al discorso di un collega, non è parlamentare onorevole Lovito; la prego di spiegare le sue parole.

LOVITO. Dico intero il mio pensiero, ed ho finito. Se non ci trovassimo nelle condizioni parlamentari, in cui ci troviamo per l'effetto delle quali persone autorevoli degli opposti banchi si trovano in un'opinione opposta alla mia; se non ci fosse l'onorevole Presidente del Consiglio il quale si trova di aver manifestato prima come ministro, poi come presidente di questa Commissione, un'opinione diversa dalla mia; se da tutte le parti non fossero molte le sollecitazioni e premure per terminare quest'aspra contesa, onorevole Alario, non desistere, e sa quale proposta avrei presentato? Una proposta che molti miei amici conoscono da varii

giorni, e che si può riassumere così: Sopprimere il numero 23 dell'articolo 5 ed il numero 14 dell'articolo 3; ed avrei detto *Eboli-Vallo di Lucania*, che significava una diramazione; poi, dell'avanzo dei 56 milioni che costa la linea cilentana, costruiamo San Severino-Eboli con diramazione sopra Salerno. Così avremo colmato una lacuna nella longitudinale interna che ancor oggi e dopo questa legge rimarrà fino a Lagonegro.

FARINA NICOLA. È impossibile.

LOVITO. Non è impossibile, onorevole Farina, e la mia proposta l'avrebbe colmata. Ma poichè vi è desiderio generale di venire ad una conclusione, e le condizioni parlamentari sono tali che è difficile far prevalere la mia opinione, io considero questo come un caso di forza maggiore, e mi rassegno a votare la proposta dell'onorevole Presidente del Consiglio.

ALARIO.

LOVITO. Mi dispiacerebbe, onorevole presidente, che ella avesse creduto che io non abbia voluto acconsentire al suo invito.

Niente affatto! Quello che voleva dire è questo: che cioè l'onorevole Alario l'altro giorno ha detto: l'onorevole Lovito sostiene per ragione di tattica una linea e poi ne accetta un'altra.

Ora questo, per me, per le abitudini mie, significa una cosa, la quale è contraria alla onorabilità del deputato...

Voci. No! no!

LOVITO. Io non rispondo più all'onorevole Alario.

INDICE

Prefazione	Pag.	3
Discorso del Deputato Lovito	»	7
Id. id. LACAVA	»	33
Id. id. PETRUCELLI della GATTINA »		61
Id. id. DI GAETA	»	77
Fatti personali	»	123

Inv. V 740