

JACINI, *ministro dei lavori pubblici*. Or bene guardiamo che cosa volevasi ottenere costruendo questa linea, dal più al meno sempre difficilissima e costosissima, da Avezzano a Ceprano? Si voleva assecondare gl'interessi degli Abruzzi, stabilire una comunicazione più rapida fra Napoli e il litorale dell'Adriatico verso Ancona, e favorire le viste militari. Or bene, con queste costruzioni così enormemente difficili, e che alla compagnia importava nulla di fare, perchè non spendeva più di 250,000 lire per chilometro, ma che avrebbero portati tanti oneri al Governo, si sarebbero raggiunti siffatti scopi? Nessuno: in quanto agli Abruzzi, un lembo soltanto veniva solcato da questa ferrovia, e certamente, se si voleva provvedere agl'interessi degli Abruzzi, bisognava farne qualche altra. In quanto alle comunicazioni tra Napoli e il medio Adriatico, geograficamente è la linea più breve, ma non tecnicamente, poichè ve ne sono delle altre che ci possono condurre all'Adriatico bensì con maggior distanza geografica, ma con maggior facilità di percorso. In quanto alle viste militari, i miei due onorevoli colleghi che mi stanno vicini saranno in grado di dare spiegazioni molto più ampie che io non potrei fare.

Appoggiato all'autorità dei miei colleghi militari io posso dire che una linea la quale da Terni penetri negli Abruzzi per stabilire delle comunicazioni tra la valle del Tevere e dell'Arno ed il litorale dell'Adriatico, sarebbe una linea eminentemente strategica: oltre di che essa avrebbe avuto il vantaggio di sciogliere il nesso che esisteva quasi esclusivo tra gli Abruzzi e la città di Napoli, aprendo nuove comunicazioni fra quelle provincie e il resto del regno.

Ora che è fatta l'unità d'Italia, è necessario che le provincie non solamente si mantengano in quelle comunanze d'interessi che avevano prima dell'unione, ma che mercè nuove comunicazioni si vadano estendendo. Per conseguenza una linea che attraversasse longitudinalmente gli Abruzzi, avrebbe il vantaggio di procacciare a quelle popolazioni una comunicazione colla valle dell'Arno e del Tevere, e servirebbe ad un numero di gran lunga maggiore di abitanti degli Abruzzi.

Perciò l'onorevole generale Menabrea coltivò il progetto di abbandonare questa linea più difficile attraverso l'Appennino fra Avezzano e Popoli, sostituendovi l'altra che da Terni scendesse a Rieti, Aquila, Popoli e Pescara, e l'altra che, attraverso il Molise toccando Campobasso da Termoli, conducesse per Benevento a Napoli, congiungendo questa città colla linea di Ancona, e congiungendo gli Abruzzi un po' meno direttamente, ma assai più presto con Napoli. Ottimo divisamento che non saprei abbastanza encomiare! Così con minori carichi per l'erario, tutti gli scopi che si volevano raggiungere mediante l'ideata linea da Avezzano a Popoli verrebbero ottenuti molto meglio. Ed io fui ben lieto di accettare l'eccellente idea del generale Menabrea.

Tutte le ragioni adunque militano in favore di questa sostituzione come quella che più è conforme all'intere-

resse generale dello Stato, e a quello delle popolazioni interessate. E a questo proposito io mi riferisco interamente al discorso dell'onorevole Camerini, il quale ha posto in rilievo tutte queste circostanze e l'opinione della maggioranza di quelle popolazioni.

Vengo alla linea di Conza, ma siccome è un argomento che richiede un certo sviluppo, domanderei un istante di riposo.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per cinque minuti.

LEOPARDI. Domando la parola.

LA MARMORA, *presidente del Consiglio dei ministri*. Pregherei l'onorevole presidente di dare un momento la parola all'onorevole Leopardi.

PRESIDENTE. Mi rincresce, non posso. Bisognerebbe che io rompassi l'ordine delle iscrizioni.

LA MARMORA, *presidente del Consiglio dei ministri*. Allora, se mi permette, mentre il mio amico, l'onorevole ministro Jacini, che è veramente stanco, si riposa, dirò poche parole a completare quello che egli ha già esposto.

PRESIDENTE. Il signor ministro ha facoltà di parlare.

LA MARMORA, *presidente del Consiglio dei ministri*. Poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha posto anche me in campo, e disse che io conosceva quelle località (ed infatti ho visitato per la prima volta quelle provincie or sono più di venti anni; e specialmente quella a cui appartiene l'onorevole Leopardi) io voglio riferire alla Camera alcune osservazioni che io vi ho fatte.

Sicuramente in quel tempo non si parlava di strade ferrate per quelle località: quando poi fui a Napoli nel 1861, ho cominciato ad udire che da tutte le parti si levavano alte grida contro i progetti che si erano proposti.

Ed invero siccome questi progetti lasciavano naturalmente certe provincie senza strade ferrate, quelle trovandosi lese, erano ingegnose nel criticare quello che si era progettato; quando si è feriti nell'interesse la critica diviene facile.

Finchè rimasi in Napoli senza potere assentarmi, perchè prefetto di quella provincia, non potei formarmi un criterio delle ragioni degli uni e degli altri; ma nel 1863 quando non rivestiva più tal qualità ho cominciato a percorrere il paese, e posso assicurare la Camera che non solo mi sono occupato delle mie truppe e del brigantaggio, ma girando il paese ho studiato anche questa materia tanto più che tutti me ne venivano sempre a parlare, e mi sono confermato nell'idea che io già aveva, che cioè gli Appennini da quelle parti non formano già una catena non interrotta, come molti credono, ma sono in più luoghi divisi; e questa è un'osservazione cui desidero che tutti vogliano por mente.

A partire dall'Italia centrale non vi è una catena continua di monti, ma vi sono più gruppi che si seguono l'un l'altro. Tutti sanno che vi è il Gran Sasso d'Italia, poi viene la gran montagna della Maiella, procedendo dal nord poi il Matese, il Tiburno, il monte Erminio e altri che non occorre nominare.