

ridionale lungo le valli del Volturno e del Sangro, da Caianiello per Venafro, Isernia, Castel di Sangro e Sulmona.

Ricordo alla Camera che allorchè si discuteva la legge del 1870, io feci la proposta che si studiassero i mezzi più opportuni per la costruzione di quest'importantissima linea. Non ripeterò le ragioni commerciali e strategiche che militano in favore di questa linea, la quale passerebbe per contrade ubertose e popolate di varie provincie, e riunirebbe per la via più breve quella di Napoli con le altre centrali e superiori del regno. Ricorderò solo che la Camera non accettò la mia proposta, solo perchè l'onorevole Bonghi, relatore della Giunta, dichiarava, nella seduta del 30 luglio di quell'anno, che non essendosi fatti studi per questo tracciato, bastava il raccomandarla all'esame della Commissione istituita con l'ultimo articolo di quella legge, che allora si discuteva dalla Camera.

Ora poichè questa Commissione è già stata nominata, e l'onorevole Bonghi stesso ne fa parte, credo che il signor ministro non possa respingere la domanda che questa linea così importante, per la quale si presentarono moltissime petizioni, con promesse di sussidi e dichiarazioni di consorzi, e che interessa tante provincie, sia deferita all'esame di questa Commissione. Ricorderò ancora alla Camera che non è solo dal 1870 che si cominciò a parlare di questa linea, ma se ne parlò fin dal 1865. Infatti nella seduta del 5 aprile di quest'anno fu fatta, da vari deputati, formale proposta per questa linea; e l'onorevole Jacini, che allora reggeva il dicastero dei lavori pubblici, dichiarava riputarla come sommamente importante e senza dubbio arteriale; e che quindi assumeva l'obbligo dinanzi alla Camera di farne eseguire gli studi.

Essendosi dunque la Camera già preoccupata di questa linea, ed essendovi stata inoltre una promessa del Governo di studiarla; la Commissione da esso creata ultimamente e che certamente ha preparato gli studi di molte altre linee, può utilmente unirvi anche quelli che riguardano questa che ho cennato per Venafro, Isernia, Castel di Sangro e Sulmona, e in ogni modo per le valli del Volturno e del Sangro.

Questo studio gioverebbe in fine non solo al benessere di quelle provincie, senza vie ferrate, senza commercio ed affatto abbandonate, ma tornerebbe ancora vantaggioso all'interesse generale del paese.

E qui avrei finito se non mi restasse di raccomandare all'attenzione della Camera un'altra non meno importante linea, che da questa capitale, sia per la ferrata romana dalla stazione di Caianiello presso Venafro, sia da altri sbocchi superiori, per Isernia, Campobasso, Lucera e Foggia, si riunisse alla linea adriatica verso Brindisi. Di questa linea che raccomando parimente al signor ministro, affinchè sia esaminata dalla Commissione, io non dirò che brevi parole; non solo perchè è bastate l'accennarla per dimostrarne la

importanza, ma anche perchè l'onorevole mio amico deputato Romano, che doveva parlarne a lungo, spero che arriverà in tempo per farlo. Mi limiterò pertanto a ripetere le parole che io pronunziava fin da più di due anni, intorno a questa strada ferrata, nella seduta del 30 luglio 1870, vale a dire prima che Roma si fosse riunita a noi, parlando dei diversi allacciamenti della linea di Caianiello-Sulmona.

« Dico di diversi allacciamenti, imperocchè da Isernia protraendosi per Campobasso e Lucera per Foggia e Brindisi sarebbe la linea più breve che riceverebbe tutto il commercio d'Oriente verso l'Europa centrale, specialmente col prolungamento da Aquila per Fuligno, oltre di quello già stabilito per Rieti, senza parlare degli altri congiungimenti minori da Sulmona ad Avezzano, pel bacino del Fucino, e dal Fucino lungo la sorgente del Sangro. »

Detto questo, e il più brevemente che poteva, non credo avere altro da aggiungere per ora, se non che anch'io mi unisco alle istanze che l'onorevole Pericoli faceva al signor ministro, circa lo stato in cui si trova il progetto della linea Roma-Sulmona-Pescara, il cui grande interesse non è a mettersi in dubbio; ed attendo dall'onorevole ministro spiegazioni, che spero favorevoli, intorno alle domande ed istanze che ho fatte.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Romano.

ROMANO. Nella tornata del 20 giugno prossimo passato, a proposito del bilancio dei lavori pubblici, io chiesi la parola per invitare il Governo a studiare una strada ferrata che mettesse in diretta comunicazione Roma con Foggia.

Ma, poichè la Camera era all'ultimo giorno delle sue riunioni e voleva chiuderle per stanchezza dei durati suoi lavori, io mi limitai ad accennare questa idea pregando l'onorevole ministro a prenderne nota onde fosse in grado di darmi opportuna risposta quando io, come oggi, avrei presa la parola sul medesimo oggetto.

Signori, le ferrovie in Italia sono state fatte in modo da servire più agli interessi locali e regionali che non agli interessi nazionali e generali.

Eravamo sette Stati; ogni Stato aveva la sua ferrovia che era costruita in servizio del suo centro. Si aggiunga che abbiamo avuto due capitali provvisorie, che da non pochi erano credute e volute definitive; prima Torino, poscia Firenze, di dove si è dato un ordine e una direzione alle ferrovie a seconda del mutato ordine di cose, d'idee e di bisogni. Alla fin fine siamo a Roma, alla capitale definitiva; quindi conviene far cose definitive, che rispondano a questo gran fatto, sospirato invano da secoli.

Intanto siamo in Roma da due anni, e che cosa si è fatto sul riguardo? Qualche accorciamento e non altro. Per venire a Roma, si è accorciato di venti chilometri la linea da Pisa a Colle Salvetti e per la eseguita riunione della linea Aretina colla Sanese si è avuto