

Iseo mette in comunicazione quella interessante e patriottica vallata popolata da 56,000 abitanti col capoluogo della provincia, con Brescia.

V'è il ferro, vi sono i boschi, v'è la facile comunicazione per la strada del Tonale colla valle di Sole e coll'Anaunia nel Trentino, strada che assume tutti i caratteri internazionali. Onde la ferrovia, in questo secolo del ferro e dei rapidi scambi, sarebbe pure produttiva come lo dimostrano ad esuberanza gli studi che si sono recentemente fatti dall'ingegnere Damioli.

Ma la strettezza del tempo, i molti inseriti, e la discrezione nel trattare d'interessi locali, per quanto tocchino da vicino alti interessi generali, mi impongono di non dilungarmi in particolari e ad enumerare i vantaggi che da questo punto di vista presenterebbe la ferrovia di cui parlo.

Dopo ciò, onorevoli colleghi, vi aspetterete che io domandi che la ferrovia di Valcamonica venga posta in seconda o almeno in terza categoria, che io faccia prevalere tutti questi interessi, appellandomi all'articolo 10 della legge del 1882. Niente di tutto ciò; discrezione anzitutto, se vogliamo giungere in porto coll'immenso carico della legge del 1879, senza guastare il piano finanziario, senza recare nocimento agli interessi generali; discrezione che vivamente raccomando a tutti i miei onorevoli colleghi. Per conto mio ho fiducia nella provincia di Brescia, che tanto va innanzi nella via del progresso; io ho fiducia negli abitanti della Valcamonica, i quali non baderanno a sacrifici per assicurare questo sfogo alla loro vitalità, questa fonte della loro ricchezza futura, questa comunicazione col rimanente d'Italia. E se gli sforzi delle provincie e dei comuni non bastassero, se la ferrovia non si potesse costruire col modesto assegnamento della quarta categoria, io ho fiducia che i vantaggi generali della ferrovia di Valcamonica s'imporranno tanto, da farla passare in una categoria migliore. Ad ogni modo io mi contento, per ora, ed in attesa che venga qualche altra legge ad accelerare le tanto desiato costruzioni, di chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici che voglia inscrivere la linea Iseo-Edolo nella quarta categoria.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Onorevoli colleghi. L'onorevole Marselli, l'altro ieri, con isplendido discorso richiamò l'attenzione della Camera sopra alcune ferrovie, le quali, o poste da banda dalla legge del 1879, od in essa comprese, avrebbero dovuto nondimeno essere costruite colla maggiore sollecitudine per facilitare la mobilitazione ed il concentramento

del nostro esercito, ed assicurare quindi maggiormente la difesa del paese. Ieri anche l'onorevole Pozzolini, poscia altri valorosi ufficiali, che sono colleghi nostri, ci son venuti additando ugualmente alcune ferrovie ingiustamente neglette nella discussione della legge del 1879, mentre avrebbero meritata la maggiore considerazione, e ciò fecero con tanta eloquenza e con tanto valore, che io non dubito che disposizioni legislative conseguiranno al valido patrocinio da essi prestato in favore di queste linee.

Io però ho veduto con dispiacere che, mentre si è posta molta diligenza nell'esaminare le linee strategiche che dovrebbero ancora costruirsi nel Veneto e poi nella media e nella meridionale ed insulare Italia, altrettanto non abbian fatto nè l'onorevole Marselli nè gli altri oratori a riguardo di quelle comunicazioni longitudinali, che a me paiono importantissime che hanno a far seguito alle due linee aretina e senese da Terni a venire in giù.

L'onorevole Marselli ricordò appena la Terni-Avezzano, e passò oltre: quindi tanto egli che gli altri oratori si limitarono a raccomandare la sollecita costruzione della Sulmona-Isernia.

Io, signori, senza avere pretesa di cognizioni in materia strategica, tuttavia, incoraggiato da quelle osservazioni che tutti possono fare, stimai non dover tacere, anzi di dovere colla mia modesta parola riempire la lacuna che a me parve fosse lasciata dagli onorevoli preopinanti.

Ed incominciando dal primo tratto, quello da Terni ad Avezzano per la valle del Salto, rammenterò che ne fu ordinata la costruzione colla legge del 1862, e poi novellamente riconfermata colla legge del 1870. Questa linea era stata proposta e raccomandata dalla valorosa Commissione che la Camera incaricò di avvisare intorno alla difesa dello Stato, fu sostenuta dai ministri Menabrea prima e Jacini poi, ed infine in altri tempi raccomandata caldamente anche dall'onorevole Marselli. Essa, o signori, da Terni passando per Rieti e poi rimontando la valle del Salto, raggiunge Avezzano in linea molto diretta e con discrete pendenze. Ma, non ostante tanto lodevole andamento e la sua importanza strategica, nella discussione della legge delle ferrovie complementari del 1879 ebbe potentissima rivale la Terni-Aquila, e rimase da quella vinta e messa fuori di combattimento.

Ora, la costruzione della Terni-Aquila è assicurata, quasi compiuta, e costruita, non coi fondi dell'erario dello Stato, ma dalla società delle Meridionali cui era stata da precedenti leggi concessa. Ed ora io credo che, rasserenate le menti