

la quale non può altrimenti completarsi, come dimostravano i precedenti oratori, e poco fa anche l'onorevole Di Marzo, se non con la costruzione di queste due linee, le quali non possono certamente costruirsi fino a che si trovano in terza categoria, per la mancanza di mezzi nelle provincie, le quali dovrebbero costruirle.

Non voglio far perdere tempo alla Camera, ripetendo argomenti e ragioni addotte da persone di me più competenti, e molto meno di me sospette di parlare per interesse locale; e solo raccomandando caldamente alla Camera ed al Ministero la gravità della questione che si collega a codeste strade, per risolvere il grande nostro problema militare.

Nè posso fare a meno di richiamare seriamente l'attenzione della Camera sulle osservazioni fatte dall'onorevole Visocchi, il quale ha splendidamente dimostrato la necessità di meglio completare la linea dorsale, di cui si è tanto discusso, colla costruzione della Terni-Isernia. Egli ha enumerato tutti i vantaggi, tutte le facilitazioni, per le quali ritiene questa strada necessaria, utile e possibile.

Quindi io, mentre mi associo a quanto hanno detto gli onorevoli Pozzolini e Marselli per la promozione della ferrovia Sulmona-Isernia-Campobasso dalla terza alla seconda categoria, e mentre ritengo e faccio mie le osservazioni dell'onorevole Di Marzo, che giustamente diceva essere impossibile la costruzione di quella strada, se non vi è una promozione di categoria; d'altra parte fo mia la preghiera rivolta all'onorevole Baccarini dall'onorevole Visocchi per la costruzione della linea Terni-Isernia.

E, giacchè mi trovo a parlare, sento il bisogno di fare un'altra raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli conosce meglio di me la legge 29 luglio 1879, perchè ne fu il proponente. Ora a me pare che gli articoli 5 ed 8 di questa legge lo autorizzino a potere egli intervenire, quando alcune provincie, per ragioni che è inutile mettere in rilievo, non sono d'accordo fra loro nel provvedere ai mezzi per la costruzione delle ferrovie; lo prego quindi di valersi seriamente di questa facoltà, se pure non è un obbligo. E qualora egli creda che questi due articoli non suffraghino, lo pregherei, e caldamente, di voler presentare un disegno di legge, che lo autorizzi più esplicitamente.

Non dico altro, sicuro che queste mie preghiere avranno anche il suffragio del ministro della guerra, perocchè, come hanno dimostrato gli oratori che parlarono prima di me intorno a queste strade, egli è il più interessato in tale questione; ed io

non ne riassumo, ripeto, i validi argomenti e le svariate ragioni, sia perchè mi sembrano evidenti e chiare, e sia perchè milito nelle file dell'onorevole Savini... per la brevità.

Presidente. L'onorevole Diligenti ha facoltà di parlare.

(Non è presente.)

Non essendo presente, perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica.

Francica. Sono dolente di non vedere al banco dei ministri l'onorevole ministro della guerra; le mie considerazioni dovendo essere anche di indole militare, avrei desiderato che egli le ascoltasse con benevolenza e le valutasse, comunque espresse, dapoi che la mia competenza in materie militari non comporti che io bene ne parli. Però le mie considerazioni, essendo ancora d'indole economica, domando perciò la benevolenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Fu estremamente opportuno e pratico il concetto del Governo nell'ordinare, colla legge del 29 luglio 1879, le ferrovie complementari: concetto che venne completato dall'articolo 10 della legge 5 luglio 1882, la quale autorizzò la spesa per gli studi necessari per ferrovie complementari non indicate nella tabella della legge del 1879.

Ed è opportuno anche ricordare l'articolo 7 della detta legge, nel quale sta detto che, pur tenendo fermo il disposto dell'articolo precedente, e coi mezzi di cui al successivo articolo 8, il ministro dei lavori pubblici, di accordo con quello della guerra, è autorizzato a provvedere in un periodo di tempo più breve di quello stabilito dalle tabelle A e B, annesse alla legge, alla costruzione delle ferrovie ivi contemplate, le quali hanno maggiore urgenza, coi riguardi della difesa nazionale.

Ora, se quest'urgenza vi ha per le ferrovie indicate nelle tabelle A e B, essendosi ordinati gli studi per altre ferrovie dello stesso genere, l'urgenza s'intende anche applicata ad esse.

E l'altezza di questo concetto ben compresero l'onorevole ministro Baccarini e la Camera, il primo progettando, e la seconda votando uno studio per un passaggio sottomarino attraverso lo stretto di Messina. Onorevole ministro, se una parola di lode detta da me può giungerle gradita, se l'abbia sentita, sincera, profonda. Io non dico che questa sia opera degna degli antichi romani, non dico che sia degna degli americani o degl'inglesi, ma ho l'orgoglio di dire che è degna degl'italiani. Di codesta idea, che tra non guari spero diventerà una realtà, l'Italia gliene sarà riconoscente.

Ammessa l'utilità della legge, ritengo sia ne-