

le ragioni poderose che assistono la tesi dell'onorevole Daneo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Marchiori, relatore. Debbo dare un breve schiarimento. Siccome si è alluso, parecchie volte, a linee che dovranno rimanere interrotte, debbo dire che la Commissione del bilancio, nel proporre l'articolo 3, ha precisamente avute in mira le condizioni nelle quali si sarebbe svolto l'esercizio, o sarebbe rimasta la costruzione di queste linee che ancora non raggiungono un dato obbiettivo nè economico nè militare rimanendo incomplete.

Quindi il concetto che questa legge non risolve intieramente il problema, apparisce chiaro dallo stato stesso delle cose. Non è immaginabile che si possa arrivare a Vievola od a San Felice od a Pietrafitta e rimaner fermi a queste località.

Quindi la legge del 1893 provvederà necessariamente a compiere le linee. E giacchè mi trovo a parlare voglio anche dire una impressione mia personale. Quando gli studi saranno compiuti (ed il ministro ci affida che appunto di questa remora si profitterà per apparecchiare buoni ed esatti progetti, cosa questa da tutti riconosciuta essenzialissima) alla Cuneo-Ventimiglia sarà necessario non far perdere il suo carattere primitivo, quello per cui fu votata, e quindi converrà non applicare ad essa un sistema che ne interrompa la continuità del suo esercizio in relazione al suo obbiettivo internazionale.

Presidente. Non essendovi altre obiezioni rimane approvato il numero 5 Cuneo-Ventimiglia, totale lire 11,583,786; per l'esercizio 1892-93, lire 287,965.

Numero 6. Macerata-Albacina, totale lire 652,934 per l'esercizio 1892-93, lire 326,467.

Numero 7. Avezzano-Roccasecca, totale lire 4,714,315.

Su questo numero 7 ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Io prendo a dire alcune parole sopra questa somma iscritta nella tabella per la linea Avezzano-Roccasecca, perchè quantunque essa sia molto inferiore agli assegnamenti della legge del 1888, pure questo trattamento ad alcuni è sembrato assai favorevole.

L'onorevole Sonnino, in un suo molto studiato discorso, disse quel che avea già detto nella Giunta del bilancio, cioè che a suo credere questa legge avrebbe dovuto provveder

solo agli impegni presi e non approvava che si pensasse a nulla di nuovo e, citando lo stanziamento dato a questa linea, non sapeva trovarne le ragioni, salvo che non fossero politiche, o di favore personale.

Ed anche l'onorevole relatore, mentre di tutti gli stanziamenti che si fanno in questa legge, dà buone ragioni, quando viene a quello della Avezzano-Roccasecca pare che non sappia che dire, e scrive soltanto che si intende di condurre tosto questa linea a Civita D'Antino! Questa piccola terra non è certo nè Genova, nè Milano, nemmeno Asti. Non vi è forse un po' d'ironia in quelle parole? Esse non sono davvero molto adatte a persuadere le persone della giustizia di questo trattamento.

Ed è perciò che io ho creduto bene richiamar l'attenzione della Camera affinchè, quando nelle prossime leggi si venisse a riordinare questi stanziamenti, come nel seguito della legge presente è previsto, non resti l'impressione delle parole dette dai miei amici onorevole Sonnino ed onorevole Marchiori, che questa linea non considerano come essa merita.

Io debbo adunque ricordare a loro ed alla Camera che questa è una delle due sole linee di 2^a categoria che sono rimaste non eseguite; la Cuneo-Ventimiglia per la eccezionale sua difficoltà e la Avezzano-Roccasecca, debbo dire, pei suoi cattivi auspici. Tutte le altre sono già tutte in esercizio.

E non è a dire che la Avezzano-Roccasecca non avesse avuto tutti quegli aiuti che occorre per sollecitarne la costruzione; imperocchè le Provincie fecero l'anticipazione dei decimi richiesta, e la città di Napoli stessa offerse a tal uopo un sussidio di 80 mila lire per non vedere interrotto ed allontanato il commercio abruzzese, che fino allora ad essa Napoli convergeva tutto intero.

Nè infine mancavano buonissimi elementi di convenevole resa, pei centri industriali ch'essa attraversa e pei prodotti agricoli da trasportare; nè infine mancavano i dovuti pregi strategici. Tutte queste favorevoli circostanze fecero sì che nella legge del 1882 furono dati a questa linea buoni stanziamenti di fondi ma pur troppo questi furono poi distrutti per altre linee in costruzione. L'ultima legge del 1888 reintegrò i fondi, provvedendo quanto bastasse a compierla pel 1896. Ma nel bilancio 1890 avemmo la prima sottra-