

LUZI. Io desiderava che negli studi fatti dall'onorevole Spurgazzi fosse anche stata presa in considerazione la proposta di far partire dai pressi di Perugia il tracciato diretto perpendicolarmente sulla linea romana, che sarebbe precisamente a Gualdo Tadino; così non sommava la distanza di 58 chilometri risalendo il Chiascio, e nello stesso tempo che si dirigeva quasi diretta a Fossato, invece di rimontare l'altro Chiascio non si scostava molto da Fuligno, che presenta altre difficoltà, perchè il basso Chiascio, che ho percorso a piedi, fino a che non si arriva a Schifanoia presso Fabbri- ca, non è difficile a risalirsi; quindi, passando per il territorio di Schifanoia, si scende in valle di Rasino e si arriva nei prati di Gualdo, e nei prati di Gualdo si prende la via romana che traverserà per di là.

Questi studi mi pare che l'onorevole Spurgazzi non li ha fatti, ed il non aver fatto questi studi ha reso necessario il decreto di Fuligno, che ha l'inconveniente di fare concorrenza colla linea senese, perchè la strada aretina non si dirige su Ancona, ma verso Roma. In quel modo dai pressi di Perugia bisognava dirigersi al nord-est; ora, passando per Fuligno, il tracciato si dirige al sud-est.

Questo era lo spirito della legge e della Commissione quando l'approvava.

Io mi sono permesso di parlare, perchè facendo parte di quella Commissione ed essendo della minoranza cogli onorevoli Fiorenzi e Susani nel sostenere i pressi di Perugia, così opinai, perchè la valle di Assino era difficile a risalirsi perchè ha una pendenza molto forte; e queste cose primieramente indussero gli altri miei colleghi della Commissione a riconoscere la legge come fu proposta dal Ministero, e invece di togliere i pressi di Perugia, porveli di nuovo. Giunti ai pressi di Perugia, si doveva prendere la via più diretta possibile per andare ad Ancona; e la via più diretta e più facile e meno costosa delle altre (chechè se ne dica) è quella del Chiascio; e dico meno costosa delle altre perchè il terreno costa meno di quello della val Topino, e gli accessi sono fatti sin sotto val Fabbri- ca, perchè è una valle larga, non dico quanto quella di val Topino, ma quanto basta.

Quanto poi ai comodi od incomodi delle popolazioni risponderò che ad Assisi è indifferente l'averla la strada a ponente o l'averla a levante; Bastia è sempre quasi toccata dalla strada; Spello è paese che si può dire borgo di Fuligno, e Fuligno poi non ha tutto questo gran danno anche allungando di sedici chilometri la strada che deve congiungerla alle vie toscane. Fuligno è città di 9000 abitanti; possono moltiplicarla finchè vogliono, aggiungendovi la Sabina e l'Umbria; ma chi fu sul luogo sa che è una città importante per commercio, ma non più che di 9000 abitanti.

Non aggiungerò altro se non la preghiera al signor ministro che negli studi che farà fare faccia osservare anche quel tracciato che fu da me indicato nella discussione per il Basso Chiascio, e quindi per il Rasino a Gualdo-Tadino, e spero riconoscerà che non sarà di gran costo. Capisco che la società livornese trova il suo utile a venire a Fuligno, perchè risparmia molto danaro e fa concorrenza alla sanese; ma queste non sono buone ragioni per *sforbiciare* il senso d'una legge.

PERUZZI. Domando la parola per un fatto personale.

LUZI. . . . come si viene a fare dirigendo il tracciato nel senso stabilito da quel decreto.

PRESIDENTE. Il deputato Peruzzi ha la parola per un fatto personale.

PERUZZI. Io aveva taciuto quando si è detto essersi fatto il decreto malgrado la legge, sono stato zitto quando

l'onorevole Cempini ha detto essersi data alla legge una interpretazione farisaica, espressione che mi è parsa poco benevola, ma non posso più tacere ora che l'onorevole Luzi afferma che si è *sforbiciata* la legge. (*ilarità*)

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha già detto esplicitamente come l'interpretazione data dal decreto di novembre a lui pure, sebbene nuovo alla questione, sembrasse conforme al vero senso della legge, e come il decreto gli paresse regolare; perciò non tornerò su questo punto. Solamente debbo far osservare che la legge ha lasciato pienissima libertà al Ministero di scegliere il tracciato che meglio convenisse al seguito degli studi. Tanto è vero che questa libertà fu lasciata amplissima, che l'onorevole Valerio, nell'accettare la reintegrazione delle parole: *pressi di Perugia*, si esprime in questi termini:

« Ciò premesso, dirò che la Commissione, la quale aveva domandato la soppressione delle parole: *e pressi di Perugia*, nel senso soltanto di lasciare al Ministero, quando avesse cognizioni sufficienti, la scelta libera del tracciato migliore, intendendo però e dichiarando che si debba mettere in bilancio l'importanza principalmente della linea che riunisce i due mari, la Commissione, dico, la quale pel solo motivo da me esposto aveva proposta la soppressione delle accennate parole, udite ora le dichiarazioni del Ministero e ritenendo sempre che egli nello stabilire questo tracciato peserà pel suo giusto valore l'importanza che ha la direzione principale della linea che unisce i due mari, aderirebbe ad inserire nel suo articolo queste parole: *da Firenze per Arezzo e pressi di Perugia ad Ancona.* »

Quindi io non posso lasciar passare senza rigettarle esplicitamente le espressioni che sono state adoperate dagli onorevoli oppositori, e dirò che nella Camera furono espresse delle opinioni e nell'uno e nell'altro senso; che lo stesso è accaduto nel Senato; che il Ministero ha sempre parlato di fare una linea la quale mirasse principalmente ad Ancona, tenendo conto però delle località intermedie, non essendo questa una linea principale, ma una linea, come disse l'onorevole Jacini, di collegamento fra la rete toscana e la rete romana. E tanto è vero che questa libertà si volle lasciare intera, che, quando il deputato Boggio propose un emendamento perchè al di là di Arezzo la linea fosse determinata per legge anzichè per decreto, il Ministero accettò questo emendamento, e ciò non ostante la Camera, mostrandosi più ministeriale che il Ministero, lo rigettò.

Questo ho voluto dire per dimostrare come il Ministero fosse interamente libero quando dette incarico di studiare gli elementi della scelta all'ispettore Spurgazzi, mandato là espressamente e scelto fra gl'ingegneri delle antiche provincie appunto perchè non avesse alcun preconetto.

Quando dalla relazione di un ispettore così distinto come l'onorevole Spurgazzi risulta che si abbrevierebbe di soli 7 chilometri la linea da Firenze ad Ancona, e ciò facendo 33 chilometri di strada di più, con una spesa che egli valuta circa ad otto milioni, io domando se il Ministero avrebbe agito conformemente a' suoi doveri adottando un tracciamento diverso da quello che erasi proposto dal cavaliere Spurgazzi, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Per quanto io rispetti l'opinione dei viaggiatori pedestri che vanno a visitare delle valli (*Si ride*), confesso che non credo che un ministro possa assumere la responsabilità di preferire il piano di siffatti ingegneri improvvisati a quello di un ispettore del Consiglio superiore d'un corpo rispettabile qual è il corpo del genio civile. (*Benissimo!*)