

vederli ultimati in tempo più o meno remoto. Non ho difficoltà veruna ad aderire al desiderio dell'onorevole Cadolini, e sarà dover mio di far compilare un rapporto, nel quale sia esposto lo stato attuale delle concessioni ferroviarie e le speranze che si hanno di un pronto compimento. Spero di avere con ciò soddisfatto i desiderii espressi dagli onorevoli preopinanti.

PRESIDENTE. Il deputato Zanolini ha rinunciato alla parola. La facoltà di parlare spetta al deputato Giuliani.

GIULIANI. L'importanza della comunicazione attraverso l'Apennino di Pracchia tra Bologna e la Toscana è troppo grande, perchè avendo l'onorevole Depretis rammentato il mio nome in questa circostanza, io possa esimermi dal prendere la parola.

Onorato dell'incarico di visitare quei lavori, io lo feci con tutta premura e coscienza. Dovetti persuadermi che la società concessionaria faceva ogni sforzo per condurre quei lavori nel miglior modo e nel minor tempo possibile, ma fui al tempo stesso convinto che quella linea di strada non si sarebbe potuta aprire che sul finire del 1864. Ostacolo principale era la galleria dell'Apennino presso Pracchia, perchè non essendosi riuscito fino allora ad approfondire i pozzi, e riuscendo difficilissimo lo spingerne innanzi la escavazione, non potevasi più quasi calcolare sul perforamento operato dalle due parti opposte. Io pure ebbi l'opinione che non conveniva ivi oramai introdurre il medesimo sistema adottato pel Cenisio, e fondando i miei calcoli sul tempo che ci voleva ad escavare la galleria in quel modo, io, come ho avuto l'onore di dire, mi persuasi che per aprire quella ferrovia si richiede tutto il 1864.

Quanto all'instabilità del terreno nella valle del Reno, e quanto all'essersi fatto troppo a fidanza col fiume, come l'onorevole Valerio or ora diceva, io ebbi la convinzione che mediante spese grandissime, ed il tempo necessario, si sarebbe pur riusciti a vincere la prima difficoltà, cioè, il mal fermo terreno. Mettere una strada nell'alveo di un torrente, e affrontare una forza impetuosa ed escavatrice che tende a rovinare l'argine stradale; ma l'arte possiede mezzi valevoli ad evitare od a riparare i danni che quella forza tende a produrre o che avesse prodotti. Se la strada è stata rotta negli ultimi tempi, ciò non vuol dire altro, se non che questi mezzi non erano stati ancora messi in opera con la necessaria estensione.

Quando le locomotive potranno correre sulla nuova via, quando dagli altri tronchi della valle di Reno si potranno prendere grandi blocchi di macigno per gettarli di fronte ai muraglioni che, sostenendo l'argine stradale, fronteggiano il Reno, allora quegli scogli approfondendosi quanto i gorghi del fiume renderanno quei muri di sponda permanentemente stabili.

Infine l'onorevole Valerio converrà con me che questi inconvenienti saranno temporanei, e che se potranno dar luogo nei primi anni a qualche interruzione nell'esercizio della via, è poi certo che la strada lungo il fiume riuscirà alla perfine stabile e sicura.

Ciò opinai quanto alla esecuzione dei lavori, ma mi restava per altro un gravissimo dubbio, quello cioè dell'esercizio della strada stessa. Le lunghe, continue e forti pendenze che si hanno da Pistoia per salire fino a Pracchia, le curve frequentatissime e disposte in senso contrario le une verso le altre, queste difficoltà che senza interruzione si incontrano in un tratto lungo forse 25 o 26 chilometri, e, non solo a cielo aperto, ma nell'interno stesso della galleria, in una strada ad un solo binario, mi fecero dubitare se l'esercizio di codesta strada si sarebbe mai potuto fare con quella regolarità e precisione che il gran commercio tra Livorno e Bologna, ossia tra la Toscana e la valle del Po, esige; dubitai infine e dubito che l'esercizio per codesta strada possa avere un esito fortunato.

Tali furono le idee che, nel mio rapporto, sottomisi al ministro dei lavori pubblici.

In questo stato di cose, e riflettendo ancora come dall'Apennino di Pracchia all'Apennino dei Giovi corra una distanza troppo grande, io credo necessaria l'apertura di altra strada in una direzione intermedia.

Se poi questa muovesse dall'arsenale della Spezia per condursi alla media valle del Po presso Parma, la reputerei più che una opportunità, una propria e vera necessità. Quindi è che mi associo di buon grado alle parole dell'onorevole Torrigiani ed a quelle dell'onorevole Depretis, e voglio lusingarmi che l'onorevole ministro de' lavori pubblici presterà pure a questo progetto tutto il suo concorso.

Io non mi dissimulo che il passaggio di un Apennino qualsivoglia ha sempre delle grandi difficoltà. Giusta il progetto che la Commissione dovè esaminare per questa strada, l'Apennino dovrebbe passare con un traforo assai lungo, cioè di chilometri 4 1/2, quindi senza contraddizione ammetto il tempo di tre anni indicato dall'onorevole ministro.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Ho detto sei anni.

GIULIANI. Applicando le macchine del Cenisio basterà un tempo molto minore.

La Commissione, diceva, della quale feci pur parte, non esaminò che un primo e sommario progetto di quella strada, uno studio fatto molto bene, è vero, ma che può lasciar luogo a molti miglioramenti.

Infine io insisto coll'onorevole Torrigiani perchè il ministro voglia prendere in considerazione l'importanza di questa comunicazione, ed al più presto possibile sottoponga alla Camera un progetto per la esecuzione di quella ferrovia.

DEPRETIS. Debbo spiegare alcune cose che ho detto precedentemente, parlando della strada della Porretta.

Io ho cominciato a mettere da parte la questione del tracciato; in questa questione io non voglio entrare adesso. Ho anch'io molti dubbi sulla bontà del tracciato, ma questo è un fatto per me compiuto, inevitabile, e io lo prendo com'è. Io trovo poi in questo tracciato scelto, e che, ripeto, è per me un fatto compiuto, trovo una grande quantità di opere già fatte; 38 chilometri