

esserlo, poichè quelle provincie erano separate, fino a pochi mesi fa, dalla Toscana. La strada ferrata da Firenze verso Ancona non era stata studiata, fuorchè fra Firenze ed Arezzo, in prosecuzione alla volta di Perugia.

Il Governo di Toscana, sia l'antico Governo granducale, sia il Governo provvisorio, avevano sì dato opera alla costruzione di questa linea; ma il Governo pontificio, come ho già accennato nella mia relazione, la avversava grandemente; per conseguenza era impossibile che noi avessimo degli studi maturamente fatti.

Questi studi però si stanno ora perfezionando. Sarebbe molto meglio, non lo dissimulo, che il Ministero fosse in grado di presentare al Parlamento dei progetti di legge maturamente studiati, e con il corredo delle relative perizie; questo spero che avverrà in seguito; ma credo che, se oggi il Ministero aspettasse a presentare dei progetti fino a che gl'ingegneri avessero compiuti i loro studi e formato le perizie, sarebbe immeritevole della fiducia del Parlamento e della nazione.

Per conseguenza, riassumendo il mio discorso, io non ravviso alcun inconveniente, sia a mantenere le parole *pressi di Perugia*, come a sopprimerle, perchè le dichiarazioni che sono state fatte e nella relazione della Commissione, e dall'onorevole Fiorenzi (il quale, se non erro, nel seno della Commissione era il più caldo propugnatore della soppressione), e dal Ministero, mi sembrano tali da rassicurare pienamente la città di Perugia.

Quindi, per la parte mia, io me ne rimetto pienamente alla saviezza della Camera.

FIORENZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Il deputato Susani ha facoltà di parlare.

SUSANI. Siccome io intendo di parlare sopra un'altra questione, così pregherei l'onorevole presidente a volermi serbare la facoltà di parlare quando sarà finita la questione del tracciato.

PRESIDENTE. Allora do facoltà di parlare al deputato Busacca.

BUSACCA. A me piace sentire dall'onorevole ministro, ciò che per altro rilevo dalla stessa proposizione di legge, che il tracciato per la prosecuzione della linea da Arezzo in poi non è stato ancora determinato. E sono contento di questa dichiarazione, perchè spero che, studiando meglio questo tracciato, sì nell'interesse delle provincie particolarmente interessate in questa linea, come anche nell'interesse generale d'Italia, si eviterà un concetto erroneo che, a parer mio, è quello che dà luogo a questi reclami tanto da Perugia, quanto da qualche altra città.

Io approvo in massima il progetto di legge; lo approvo, perchè credo che in fatto di strade ferrate bisogna essere larghissimi; lo approvo, perchè questa strada ci riavvicinerebbe alla nostra futura capitale, cioè a Roma; lo approvo ancora perchè, quando il tracciato di questa linea sarà ben designato, metterà in comunicazione dei territori e delle popolazioni importanti. Nè io avrei preso la parola in questa questione, se a queste ragioni solidissime, nel rapporto ministeriale ed in quello della Commissione, non si avesse voluto aggiungerne un'altra, la quale a me non pare tanto vaevole, e di cui intanto si fa la ragione principale, la base fondamentale delle proposte; ed è la ragione colla quale si dice che questa linea ha il grande vantaggio di operare la congiunzione dell'Adriatico col Mediterraneo, congiungendo i due porti di Livorno e di Ancona.

Intorno a questo argomento io mi vedo costretto ad osservare che, se ci si vuol dire con questa ragione che tra gli altri vantaggi, oltre a mettere in comunicazione città e paesi importanti, si ha pur quello di dare ai due porti di Livorno

e di Ancona un mezzo di comunicazione che, quantunque imperfetto, pure è qualche cosa, se ci si vuol dir questo, io non ho nulla a replicare. Ma, se ci s'intende dire che il miglior mezzo d'unire Livorno ad Ancona sia quello, e che debba esser l'unico, io allora approvarei la legge per le altre ragioni, ma non potrei acconsentire a questo argomento, perchè viene a pregiudicare un'altra questione ch'io reputo importantissima, e che verrà nuovamente alla Camera colle petizioni molteplici di tutte le città delle Romagne e di gran parte della Toscana, che sono state avanzate al Parlamento.

A proposito della ferrovia domandata dai petenti, in una precedente adunanza questa congiunzione dei due mari da una parte ci si mostrava come cosa che non ha poi sì grande importanza, e dall'altra ci si diceva che la congiunzione dei due mari, che non è utile pel porto di Livorno con Ravenna, lo è per quello di Livorno con Ancona.

Io lascio da parte per ora la questione del porto di Ravenna che verrà nella discussione delle petizioni cui accennava; per ora mi limito a quella del porto d'Ancona. Ed io constato il fatto, che si concorda dal signor ministro che la congiunzione di Livorno con Ancona sia cosa che meriti gravi studi e sacrifici. Se non che, qualunque congiunzione vogliasi fare tra il Mediterraneo e l'Adriatico per mezzo di due porti, mi sembra che la linea da preferire sia sempre quella che dà la massima brevità; la brevità è, in questo caso, l'argomento principale della linea che si vorrà proporre.

Ora la brevità maggiore è ciò che non si ottiene, quando per un unico modo di comunicazione di Livorno con Ancona si propone la congiunzione offerta mediante la linea d'Arezzo. Ed io dico in parentesi che da ciò vengono i reclami che sono mossi e da Perugia e da altre città; perchè, quando si dà per ragione principale della proposta la congiunzione dei due mari, ne viene per conseguenza che devesi prendere la linea più breve, ed allora si mettono da parte i centri più importanti che si potrebbero giovare della ferrovia se quel concetto erroneo si abbandonasse.

Ciò io dico, perchè la congiunzione più breve di Livorno con Ancona non è quella che ci viene oggi proposta, bensì quell'altra che si otterrebbe colla ferrovia domandata dalle petizioni cui io ora alludevo.

Quelle petizioni domandano tutte l'esecuzione di un decreto precedente del Governo toscano, che stabilisce in massima la costruzione di una linea che congiungesse Firenze all'Adriatico per mezzo di una delle città della Romagna. Questa ferrovia, venendo ad attraversare la linea che va da Bologna ad Ancona, unisce egualmente Livorno con Ancona, come le unisce la linea ora proposta; ma, trattandosi di congiunzione dei due mari, bisogna or vedere quale sia la più breve; certamente la più breve non è la linea oggi proposta, bensì quella che vien domandata dai petenti e che partendo da Firenze va a tagliare la strada da Bologna ad Ancona. Il progetto ministeriale non determina il tracciato; ma la questione è stata studiata, e si trovano dei calcoli nelle memorie pubblicate a proposito della strada alla quale io accennai.

Ora, nella Memoria pubblicata dal P. Antonelli, per la congiunzione di Livorno ed Ancona mediante la ferrovia d'Arezzo, trovo quattro progetti. Di questi sembra già che il ministro stesso escluda quello della linea che passerebbe per Città di Castello, Fratta, Gubbio, Fossato e Fabriano, la quale sarebbe la più breve, ma che passerebbe fra popolazioni e territori di niuna importanza.

Però gli altri tre progetti, come si trovano descritti e calcolati nella Memoria dell'Antonelli, presentano i seguenti risultati.