

Quello che va da Arezzo a Perugia, Ponte Felcino, Fuligno, Fabriano, Ancona, presenta la lunghezza di 405 chilometri; l'altro che va da Arezzo a San Sepolcro, Fratta, Ponte Felcino, Fossato, Fabriano, presenta la lunghezza di 395 chilometri; un ultimo, che va a Sinigaglia, ne presenta 381.

Ora, tutte le linee che si potrebbero fare da Firenze, tagliando la strada da Bologna ad Ancona, sia che la incontri a Forlì, sia che la incontri a Faenza o ad Imola, che sarebbe in riguardo ad Ancona la più lunga, tutte sono più brevi di qualsiasi delle linee che si potrebbero eseguire per giungere ad Ancona mediante la continuazione della ferrovia d'Arezzo. Poichè, se partendo da Firenze si va a tagliare a Forlì la strada di Bologna ad Ancona, la distanza da Livorno ad Ancona sarà di 356 chilometri; se invece va a tagliare a Faenza, allora questa distanza sarà di 348, ed anche quella per Imola risulta di 365, mentre per la via d'Arezzo abbiamo 405, 395, 381. In tutti i casi adunque, qualunque sia il punto in cui la strada da Firenze alle Romagne venga a tagliare la linea da Bologna ad Ancona, sempre la comunicazione di Livorno con Ancona sarà più breve che non colla linea d'Arezzo.

Io quindi concludo che approvo in massima il progetto presentato dal Ministero per tutte le altre ragioni, ma non perchè offra la migliore e unicamente accettabile congiunzione dell'Adriatico col Mediterraneo. Lo approvo principalmente perchè il tracciato non vi è ancora indicato; e ciò dico perchè spero che, nello studio che si farà di questo tracciato, si metterà da parte, come scopo principale, la massima brevità della congiunzione di Livorno con Ancona; massima brevità che non è per mezzo di questa ferrovia che si potrà ottenere.

Io spero che, studiata bene la questione, si riconoscerà che la congiunzione più breve fra Ancona e Livorno sia quella che si avrebbe con una ferrovia che andasse da Firenze ad Imola, od a Forlì, od a Faenza, secondo che converrà meglio. Allora, ammesso questo principio, tutte le questioni che si sono sollevate dalla ferrovia che ci viene oggi proposta verranno meno. Perchè allora, non mettendo più come condizione essenziale la brevità della linea per andare ad Ancona, potranno essere soddisfatti i desiderii e gl'interessi di città importanti, che con un preconetto diverso dovranno esser trascurate.

Quanto alla miglior congiunzione con Ancona, si provvederà colla linea decretata già dal Governo toscano, che, mentre è importantissima per le Romagne, per l'Umbria e la Toscana, soddisfa meglio dell'altra ai bisogni generali dell'Italia, alla più breve congiunzione dell'Adriatico col Mediterraneo.

PRESIDENTE. Il deputato Luzi ha facoltà di parlare.

LUZI. Ho chiesto la parola unicamente per un fatto personale che riguarda l'ingegnere Fiorenzi, il quale è troppo pratico de' luoghi, e vi ha esercitato troppo lodevolmente l'arte sua. Conoscendo egli dunque le località perfettamente non poteva dire che era quasi necessario che non si passasse per i pressi di Perugia. Egli anzi è stato nella Commissione propugnatore, come lo fui io, della massima che i pressi o le vicinanze di Perugia erano quelli che in ogni modo si dovevano toccare per raggiungere nel più breve spazio possibile Gualdo o Palazzuolo de' Gualdo, che sono i luoghi dove la ferrovia aretina si congiungerà alla romana prima di Fossato.

E invero non vi sono (e ancor io mi posso dir pratico di tutte le località che si hanno a percorrere, per aver passato in Arezzo i miei anni giovanili, e per aver poi percorse le valli che portano a Gualdo), e in conseguenza di ciò dico

che non vi sono che quattro strade a tenere per giungere da Gualdo ad Arezzo e viceversa: la prima sarebbe la strada di Valle di Assino, per dove dicesi passasse Annibale, e che i nostri volontari hanno percorsa per viemeglio sottrarsi alla vigilanza degli sgherri papali, quando venivano sotto la bandiera nazionale, chiamati dalla patria alla guerra del 1859.

Per far questa strada bisognerebbe tagliare più catene di montagne laddove appunto le gioaie sono più aspre, più inospito e spopolato è l'Apennino. Ciò non ostante la via non è la più breve, poichè la minima distanza da Arezzo a Gualdo sarà sempre di 128 chilometri almeno.

Un'altra strada da Arezzo a Gualdo si può fare passando per la Chiassa, quindi a Monterchi e lungo il Certone, scendendo poi in val di Tevere, come ha detto il signor ministro. Questa linea pure sarebbe di 129 a 130 chilometri.

Una terza linea è tracciabile lungo la via Romana, che sarebbe di 128 a 129 chilometri.

L'ultima è quella di Val di Esse, quindi Val di Pierle, indicata dal signor ministro. Questa è più breve delle altre di cinque o sei chilometri.

La strada di Monterchi e quella di Valle di Pierle debbono forzatamente toccare un villaggio chiamato il Bosco, il quale non dista da Perugia più di sette od otto chilometri; quindi credo che Perugia potrà poi essere contenta se la linea sarà decisa da tal lato.

Ed è in questo senso che la Commissione intese la strada si avesse a dirigere, perchè, quando la ferrovia sia giunta al villaggio che chiamasi il Bosco, si può la medesima slanciare per la valle del Chiascio e raggiungere Gualdo toccando certe ville che si chiamavano Val Fabbrica e Casa Castalda ed altre.

Ora la minoranza della Commissione, della quale feci parte, sosteneva che si dovesse mantenere l'espressione del Ministero, mentre la maggioranza volle che si potesse togliere, come cosa inutile, come cosa che veniva da sè; ma pur troppo io vedo essere sempre saggia cosa di buon placito accordare ciò che la necessità costringe ad ogni modo di fare.

Se così fatto si fosse, non avremmo dato luogo a lagnanze per parte d'una benemerita città italiana qual è Perugia; di una popolazione che ha il merito di accoppiare ai gentili costumi della Toscana l'energia propria all'indole delle provincie già papali.

Perchè (se si può) si passi colla ferrovia presso Perugia, ne persuade che, oltre i sentimenti patriottici, vanta quella città memorie artistiche uniche, ed è per tali ragioni visitata da tutto il mondo civile che occorre a vedere gli affreschi di Raffaele, del Perugino e di altri sommi appartenuti alla prima scuola dell'era nostra.

Concludo quindi pregando il signor ministro a voler persistere nell'idea di far passare la ferrovia ai pressi o vicinanze di Perugia, da quel lato però ch'egli crederà opportuno per lo scopo prefisso della ferrovia, e di lasciare espresse quelle parole nell'articolo di legge; cosa in cui tutta la nostra Commissione, rimosso ogni dubbio, adesso pienamente consente; e ciò anche per togliere ogni più remoto sospetto dal sentimento di quella popolazione, che, cioè, dalla maggioranza della nostra Commissione si fosse voluto mai contrariare quel benessere che la natura dei luoghi ha da lungo tempo apparecchiato per essa.

Voci. A domani! A domani!

PRESIDENTE. Parmi che, essendo tutti d'accordo, si potrebbe esaurire questa quistione.

FIORINZI. Domando di parlare per un fatto personale.

Voci. A domani!