

sponi che restringe la distanza al raggio di un chilometro invece di due e mezzo.

FARINI. Accetto.

COLOMBANI. Ciò che ha detto or ora l'onorevole Farini, riguardo al tracciamento delle strade ferrate d'importanza locale, è perfettamente vero; devono più vivamente sentire l'attrazione commerciale, l'attrazione economica dei centri secondarii, a cui passano vicino.

Ma c'è un limite anche per questa attrazione, ed io credo che questo limite si possa fino ad un certo punto calcolare.

Voleva domandare alla Commissione, e principalmente all'onorevole relatore che ha così bene studiata la questione, quali sono i calcoli, quali i dati statistici che l'hanno determinata a convenire in questa sentenza, essere cioè opportuno che la strada ferrata di Ravenna non passi a più di due chilometri e mezzo da Russi. Se io dovessi giudicare dai pochissimi dati che ho, dovrei dire che questo limite è inferiore al giusto, ed io l'avrei proposto maggiore; ben lontano in conseguenza di accettare l'altro limite di un chilometro, che si propone nell'emendamento.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha facoltà di parlare.

MICHELINI. Credo siamo tutti d'accordo doversi fare una strada ferrata, la quale, diramandosi da quella che si sta costruendo tra Bologna ed Ancona, vada a Ravenna. Nascono i dissidi primieramente nel determinare il punto di partenza, in quanto che alcuni dei preopinanti vogliono parta da Faenza, altri da Imola, e questo è il parere della Commissione. In secondo luogo havvi disparere circa il tracciamento di questa strada, essendo stati indicati dai preopinenti diversi punti pei quali la strada debba necessariamente passare.

Dirò il mio sentimento.

Ammetto che possa considerarsi come richiesta dall'utilità generale della nazione una ferrovia che, legando la ferrovia Bologna-Ancona con Ravenna, mette in comunicazione la Toscana, il mare Mediterraneo e sopra tutto il porto di Livorno, non che la grande valle del Po coll'Adriatico; facciasi dunque, se così si vuole, questa strada con grave sacrificio delle finanze di tutto lo Stato. Ma alla nazione poco importa che tale strada passi piuttosto per l'uno che per l'altro dei varii paesi accennati dai preopinanti, poco importa che si dirami da Faenza, da Imola o da altra stazione della via Bologna-Ancona.

In questo stato di cose io considero che la società è interessata a non fare che le spese proficue, per la speranza che la rendita superi la guarentigia. Tale dovrebbe anche essere il desiderio del Ministero, il quale ha il dovere di curare gl'interessi della nazione tutta e non di qualche località. Sarebbe pertanto mia opinione che si lasciasse al Governo ed alla società l'arbitrio di partire da dove vogliono ed di passare per quei paesi che credono più convenienti, poco presso come è detto nell'art. 1 della convenzione del 3 ottobre 1860, ad eccezione che, per togliere ogni vincolo, vorrei che da quell'articolo della convenzione si sopprimessero le ultime parole: « passando per Lugo, Bagnacavallo e Russi. » Imperciocchè io sono persuaso che la società, mossa dal proprio interesse, farà passare la strada per i luoghi più popolosi e ricchi, collimando sempre in queste cose il pubblico interesse con quello dei costruttori. Se in tutte le altre specie di produzione i produttori si acconciano sempre ai desiderii dei consumatori che siano disposti a pagare, perchè ciò non accadrà anche quanto alle strade ferrate?

L'emendamento pertanto che io propongo consiste nel sopprimere le parole: *alla stazione d'Imola*, e quelle per Ba-

gnara, Lugo e Bagnacavallo, e nel raggio di chilometri due e mezzo da Russi; cosicchè l'articolo resterebbe così concepito:

« Il ramo di strada ferrata predetto si staccherà da quella di Bologna e procederà a Ravenna. »

BUSACCA. Ho chiesto di parlare unicamente per fare una osservazione.

Io credo che, finchè il sistema ferroviario dell'Italia centrale resta qual è, sia di poca importanza nell'interesse generale che il punto di congiunzione sia piuttosto Imola che Castel Bolognese o Faenza, per la ragione che le distanze tra questi punti sono minime; ma io sono di parere che l'importanza di questo punto di congiunzione si accresce quando si consideri l'epoca in cui il sistema ferroviario dell'Italia centrale sarà completato.

Ho inteso accennare più volte in questa discussione che tutto il commercio di Ravenna si fa per Bologna, e lì si ferma. Ma io domando: dov'è l'improbabilità che il commercio di quella parte d'Italia non si diriga anche verso la parte meridionale dell'Italia centrale quando ciò sia reso possibile?

Attualmente è impossibile per la ragione che non vi sono mezzi di comunicazione. Finchè non vi sia una via che metta una parte dell'Italia centrale in comunicazione coll'altra, è ben naturale che ad un certo punto il commercio si arresti.

DI ROHÀ. Chiedo di parlare.

BUSACCA. Ora questo scopo noi non l'otterremo nè colla linea Bologna-Ancona, nè con quella da Bologna a Pistoia e Firenze.

Qui torna in campo la questione che altra volta è stata da me sostenuta.

Lo stato delle ferrovie dell'Italia centrale è attualmente imperfetto. Basta guardare la carta geografica per dimostrarlo.

Prendete un punto qualunque della linea Bologna-Ancona, per esempio Imola, che è il punto prescelto dalla Commissione: da Imola a Bologna, da Bologna alla Porretta, dalla Porretta a Pistoia, da Pistoia a Firenze e poi da Firenze ad Imola, voi avete un pentagono. Presentemente per andare da Imola, o da qualunque altro punto della linea Bologna-Ancona, a Firenze, bisogna percorrere quattro lati di questo pentagono, si deve fare un giro lunghissimo. E questa è la causa per cui il commercio là si arresta. Quando il sistema ferroviario dell'Italia centrale sarà completato, allorchè farete una linea diretta che, partendo da Firenze, vada a tagliare quella che da Bologna va ad Ancona, allora cesserà quest'inconveniente, perchè allora, per andare da Firenze al punto in cui partendo da questa città s'incontrerà la linea di Bologna ad Ancona, si avrà da percorrere un lato soltanto del pentagono, anzichè quattro. E ciò che si dimostra colla carta geografica e colla geometria, si riduce anche a cifre.

Prendendo Imola, che è il punto scelto dalla Commissione, noi avremo: distanza da Imola a Ravenna, se non vado errato, 45 chilometri circa; poi da Imola a Bologna credo che siano 54, e forse qualche cosa di più; da Bologna a Firenze 126; se vogliamo andare sino a Livorno per la congiunzione dei due mari ve ne saranno altri 99, e così la distanza da Ravenna a Livorno sarebbe 504; da Ravenna a Firenze 99 chilometri di meno, ossia 205. Se però costruite un tronco che vada direttamente da Firenze ad Imola, avrete, da Ravenna ad Imola, sempre 45 chilometri, da Imola a Firenze non più di 101, da Firenze a Livorno 99; in tutto 245 da Ravenna a Livorno, 146 da Ravenna a Firenze.

Ecco dunque che, completando il sistema ferroviario colla