

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 27 MAGGIO 1879

tegoria, od almeno in seconda, come già suggerì l'onorevole Marselli. Il problema adunque è variato nei suoi termini. Da una parte rimane, come io diceva, la Reggio-Metra-Lucca-Spezia, e dall'altra abbiamo aggiunto alla Spezia-Parma la linea Aulla-Lucca, che corrisponde per la sua importanza e pel suo costo ad un altro valico dell'Appennino. Non ne conosciamo ancora esattamente il tracciato, ma ci fu già indicata della lunghezza di chilometri 87 e del costo di 30 milioni.

E le condizioni nostre strategico-militari non sono forse cambiate dal 1862 in poi?

Io mi permetto di leggervi un brano di una lettera che un illustre generale nostro, il Cialdini, disse nel 1862 al ministro della guerra, e che egli stesso lesse al Senato del regno nella seduta del 6 dicembre 1864. Udite come il generale Cialdini si esprimeva circa i mutamenti necessari nel sistema generale di difesa dello Stato:

« Noi entriamo nelle condizioni precise in cui vissero i romani; e l'Italia dev'esser considerata militarmente dal punto di vista di quel popolo guerriero, vale a dire completamente a rovescio del sistema esistente oggidì. La capitale, i depositi, le riserve, i magazzini, le fabbriche, gli arsenali e le risorse tutte d'ogni genere, devono stare in quella parte della penisola che giace in mezzo al mare.

« Noi, volgendo le spalle all'Italia meridionale dobbiamo fissare lo sguardo sulla cerchia delle Alpi, da cui soltanto possono discendere i nemici d'Italia siano essi tedeschi o d'altra nazione qualunque.

« E queste cose, aggiungeva il generale Cialdini, io scriveva al Ministero il 4 giugno 1862. Due anni e mezzo sono passati d'allora in poi, ed il tempo decorso, lungi dall'affievolire, altro non fece fuorchè avvalorare quella mia convinzione. »

Ora io domando: come è mai possibile che, se le esigenze della difesa militare subirono così radicale mutamento, quella linea ferroviaria che fu giudicata indispensabile per la difesa dello Stato anteriormente al 1862, lo sia parimenti dopo il trasporto della capitale del 1865 e dopo gli avvenimenti del 1866?

Io non sono competente a giudicare di questa materia, ma spero che altri in essa competentissimi potrà darmi in proposito qualche spiegazione. Per altro non posso a meno di riassumere alcune osservazioni d'ordine militare che furono fatte dagli onorevoli Marselli, Gandolfi e Mocenni.

Essi dissero che il valico all'ovest della Porrettana deve avere due scopi: quello di unire la Spezia alla valle del Po e l'altro di costituire una linea di adunata e di rifornimento dell'esercito. Questi sono

i due scopi che essi assegnarono al nuovo valico ad occidente di Porretta.

Ora io dico, colla sola Parma-Spezia voi non raggiungerete che il primo di questi due scopi, e per raggiungere il secondo vi abbisogna la ferrovia Aulla-Lucca.

Invece la Reggio-Metra-Lucca-Spezia raggiunge amendue gli scopi, perchè colla diramazione Metra-Lucca si unisce alle linee toscane e colla Metra-Spezia unisce la Spezia alla valle del Po.

Questa linea adunque soddisfa completamente agli scopi militari, mentre coll'Aulla-Lucca voi dovette, per condurre truppe od approvvigionamenti dall'Italia peninsulare alla valle del Po, salire da Lucca a Metra per discendere ad Aulla, poscia risalire al Borgallo per discendere a Parma.

Ora vi domando se, allo stato attuale delle cose, è una pretesa eccessiva il chiedere che si studi ancora questo tema.

Non parlo dell'importanza economica della Reggio-Lucca, perchè ne trattò largamente l'onorevole Del Carlo, e mi pare evidente che Livorno avrebbe un vantaggio grandissimo da una linea che per Lucca lo congiungesse a Reggio, e quindi al Brennero, linea che gli accorcerebbe la distanza da questo importante valico alpino di ben 33 chilometri.

I giudici competenti in questa quistione sono i commercianti di Livorno ed io ho visto che sin dal 1862 la Camera di commercio di quella città propendeva per la linea Reggio-Lucca anzichè per la Parma-Spezia.

Pongo fine al mio dire con queste parole: Noi, e dico noi perchè credo di essere interprete in questo anche dei sentimenti de'miei colleghi delle provincie di Modena e di Reggio, noi non pretendiamo di far prevalere interessi provinciali sull'interesse generale dello Stato, ma, se dobbiamo veder sacrificati gli interessi delle nostre provincie, dimostrategci almeno in modo certo e indiscutibile che veramente l'interesse generale dello Stato esige il sacrificio dei nostri interessi provinciali. (*Segni d'approvazione — Bravo!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Quartieri ha facoltà di parlare.

**QUARTIERI.** Non è la prima volta che in questa Camera viene proposta la questione sospensiva a proposito della costruzione della ferrovia Spezia-Parma. Già un'altra volta, quando la Camera, riunita in Comitato privato, dovette decidere intorno ad un disegno di legge che riguardava la costruzione della galleria del Borgallo lungo la ferrovia Parma-Spezia, fuvvi appunto chi ne propose la sospensione. Allora vari deputati sorsero, chi a soste-