

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

il presente sia per la Parma-Spezia. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Castagnola.

CASTAGNOLA. Sarò brevissimo. Mi ero proposto di non prendere a parlare, perchè non mi pareva che fosse opportuno di tediare la Camera col difendere una causa già definita e sempre vinta, e suffragata già da antecedenti deliberazioni del Parlamento; ma alcune asserzioni enunciate dall'onorevole Bortolucci nel suo discorso di ieri, mi hanno obbligato ad uscire da quel mio primo proponimento.

L'onorevole Bortolucci, per provare il poco valore della Parma-Spezia, disse che sono 20 anni che se ne parla e mai si pensò a costruirla, mai si presentarono capitalisti a richiederne la concessione. Questa affermazione, che con più verità si potrebbe ritorcere contro di lui, non è esatta. Più di una domanda di concessione della linea, che difendo, fu presentata al Governo, e solo le non floride condizioni economiche nelle quali trovossi lo Stato negli anni trascorsi non ne permisero l'accettazione, non volendosi aumentare di una spesa maggiore il bilancio dello Stato, già impegnato ad esuberanza in quegli anni, in spese di costruzioni ferroviarie, o in premi a concessionari di esse.

Ogni volta però che a nuove costruzioni ferroviarie si pensò, sempre fu ammessa ed accettata la necessità della costruzione di questa linea. Ciò fu ieri dimostrato validamente dall'onorevole mio amico Cocconi, e da altri oratori oggi.

E se la società delle Romane, alla quale colla legge del 1865 era stata assegnata la costruzione di essa, si fosse trovata in condizioni economiche differenti di quelle che, pur troppo, noi tutti conosciamo che trovavasi allora e trovasi oggi, di questa ferrovia più ora non si discuterebbe, perchè, con grande vantaggio nazionale, sarebbe già un fatto compiuto.

Egli poi disse che tolte le città di Parma, di Spezia e di Sarzana, la ferrovia in discorso non incontra in tutto il suo percorso che poveri e scarsi centri di popolazione.

In verità, mi permetta l'onorevole Bortolucci che gli dica che questo suo ragionare non è serio, perchè meglio di me sa che non è dalla maggiore o minore importanza dei centri di popolazione, che questa ferrovia attraversa, che essa trae la necessità della sua costruzione.

La categoria stessa, alla quale in questo disegno di legge è iscritta, chiaramente glielo dimostra.

Dal Gottardo al Brennero, da Voghera a Modena, tutta la media valle del Po passerebbe per la Parma-Spezia-Sarzana per venire a Roma. Obiettivo que-

sto la di cui importanza non può certo sfuggire ad alcuno, non potendo ad alcuno essere indifferente lo alleggerire per esempio il transito pei Giovi a vero vantaggio del commercio in generale e di quello di Genova in particolare, o il favorire le relazioni di una vasta zona di paese colla capitale e specialmente quelle celerissime di viaggiatori, e quelle non meno importanti dei prodotti.

La linea che egli propugna, nulla di simile o di equivalente certo presenta, tanto più quando si considera, come ieri faceva a ragione osservare l'onorevole Cocconi, la poca potenzialità che avrebbe la Modena-Lucca, qualunque variante si potesse apportare ai tracciati già studiati e ristudiati; perchè impossibile mutare le condizioni infelicissime del terreno che deve percorrere, impossibile sottrarsi alla necessità di superare l'Appennino ad una altezza, che lo stesso ingegnere Protche calcola da 3 ai 400 metri maggiore di quello che lo è per la Spezia-Parma, e più alto di non pochi metri della stessa Porrettana.

È questa inferiorità tecnica della linea Modena-Lucca ha certo una importanza capitalissima anche nel senso militare, perchè una ferrovia non serve in guerra che in quanto è capace di trasporto, per cui si può senza esitazione dubitare assai se dati pure tutti quei caratteri militari che una tal linea affermasi avere, ne sarebbe conveniente la sua costruzione. Colle condizioni, come ieri ci dimostrò l'onorevole Cocconi, infelicissime di un tracciato lungo e scontorto, colle lunghe e numerose gallerie, che misurano quasi 50 chilometri, è certo che la sua produttività in caso di movimenti di truppe in tempo di guerra risulterebbe di poco superiore ad una strada ordinaria, che sarebbe costata 20 volte di più.

Ma quando anche si volesse poi rimanere negli stretti confini della zona lunigianese e parmense, l'onorevole Bortolucci certo non fu esatto nell'enumerare i centri di popolazione e di attività commerciale che non sarebbero certo disprezzabile alimento alla Parma-Spezia. Egli dimenticò di accennare alle città di Massa e di Carrara.

Nominando io queste città, nessuno di voi certo vi sarà, al quale non ricorra al pensiero quella zona privilegiata dei monti Apuani, in cui ha vita una delle maggiori e più ricche industrie d'Italia, quella, voglio dire, dei marmi.

Ed ora mi sia permesso, per quanto non militare, dire una parola, ed avrò finito, intorno questo punto della questione. La Parma-Spezia e la Modena-Lucca non hanno corrispondenza ad identici scopi militari, nè alla prima si può negare efficacia per determinati casi e svolgimenti di fatti di guerra. La Parma-Spezia è necessaria perchè non credo si possa